

# SPOORZONE DOETINCHEM STRUCTUURSCHETS

21 december 2023



# SAMEN BOUWEN AAN DE SPOORZONE

**Hij is gezet: de stip aan de horizon voor de spoorzone in Doetinchem. Een gebied vol met kansen die we samen met inwoners, ondernemers en maatschappelijke partners willen benutten. Om de ideeën voor de toekomst in kaart te brengen, voerden we veel gesprekken en organiseerden we verschillende bijeenkomsten. Gebiedscafés noemden we die. Tijdens de gebiedscafés spraken we met leerlingen van het Metzo- en Houtkamp College, met ondernemers, met maatschappelijke partners en met inwoners van binnen en buiten het gebied. Het leverde ons belangrijke inhoud op voor deze visie op de spoorzone.**

De visie geeft een doorkijk naar de toekomst in 2036. Hoe zien wij dit stuk stad voor ons in de toekomst? Samen met elkaar willen we het gebied levendiger en groener maken. Het idee is daarom om veel bomen en planten toe te voegen, waarbij de voetganger en fietser ruimte heeft om zich goed van de ene plek naar de andere te verplaatsen.

Ook zien we veel meerwaarde in het combineren van verschillende functies. Niet alleen maar woningen, bedrijven, onderwijs of openbaar vervoer, maar een slimme combinatie hiervan. Zo komt het gebied tot leven en versterken de functies elkaar. Ondanks dat er veel kavels wachten op een invulling, beginnen we niet op 0. Er is bijvoorbeeld al veel bedrijvigheid in het gebied. Daar hebben we aandacht voor. Functies mogen elkaar niet gaan bijten.

Het is dan ook een proces voor de lange termijn, niet van vandaag op morgen. Samen met de belanghebbenden uit het gebied moeten we onderzoeken hoe we naar deze stip op de horizon toe kunnen werken. Wat past wel, wat past niet? Die puzzel gaan we samen leggen, stukje voor stukje. We staan aan het begin van de ontwikkeling van de spoorzone. Het pad dat we bewandelen is nog niet uitgetekend; meerdere wegen leiden naar Rome. Wat wel als een paal boven water staat is dat ik graag samen met u het pad ga ontdekken.



**Ingrid Lambregts**  
Wethouder gemeente Doetinchem





## Samen werken en wonen

Vrijdag einde van de middag loopt iedereen uit. Wandelend tussen Melkweg en Spinbaan ontvouwt zich een informeel stedelijk milieu met een rauw randje. Werkloosden en atelierwoningen gaan samen met experiment, ambacht en cultuur; een eigenzinnige Doetinchemse mix. Aanpakken en samenwerken!





## Welkom in Doetinchem en de Achterhoek

Spitsuur op een doordeweekse herfstige dag. Bij de eerste aanblik vanuit het station sta je midden in de stad, in het centrum van de Achterhoek. Op de zuidzijde openbaart zich een nieuwe stad met onderwijs, werken, voorzieningen, wonen en veel groen. Ervaren ondernemerschap en jonge ambities van ondernemers worden afgewisseld. Het stationsplein is een ontmoetingsplek voor inwoners, ondernemers en reizigers. Een waterelement midden op het stationsplein en veel bomen geven de referentie naar de Oude IJssel. Het geeft een aangename verstillung temidden van de reuring.





## Ontspannen stad aan het groen

Een regenachtige dag op zondagochtend. Na een heftige bui, maken mensen nog een wandelingetje rond het nieuwe Oude IJsselpark en kinderen spelen langs het water. Fietsers maken een ommetje door de buurt. Aan het Ketelhuis vormt een buurtkas een nieuwe hotspot; een authentieke lokale brasserie met een moderne twist. Verderop zijn de bootjes in de nieuwe haven te zien.





## Droomschets spoorzone

Dit is een droomschets van de spoorzone in 2036. Een schets die we tekenden op basis van alle input. We zien een aantrekkelijk gebied aan de Oude IJssel, dichtbij het centrum met een groen stedelijk karakter. In het hart van de Achterhoek.

De tekening laat niets meer zien dan een mogelijke invulling. Het laat zien dat op basis van het ruimtelijk raamwerk een goede doorontwikkeling naar de toekomst realiseerbaar is. De icoontjes geven een invulling aan.

## STRUCTUURSCHETS SPOORZONE DOETINCHEM

Colofon

### Opdrachtgever

Gemeente Doetinchem

### Opsteller structuurschets

Karres en Brands

21 december 2023

**KARRES  
BRANDS**

gemeente **[gD]** Doetinchem

Samenvatting 14

## 1. INLEIDING

1.1 Op weg naar Doetinchem 2036 24

1.2 Samen stad bouwen 26

## 2. OPGAVE

2.1 Ambitie: Een bruisende spoorzone 29

2.2 Ruimtelijke analyse 30

2.3 De 6 opgaven voor de spoorzone 38

## 3. BOUWSTENEN

3.1 Gezonde en groene leefomgeving 46

3.2 Hub van stad en Achterhoek 64

3.3 Doetinchemse stedelijkheid 84

## 4. RUIMTELIJK RAAMWERK

4.1 Hoofdstructuur van de spoorzone 110

4.2 Huidige kaart 2023 116

4.3 Doorkijk naar 2036 118

## 5. KARAKTERGEBIEDEN

5.1 Een rijk palet aan verschillende karakters 120

5.2 Ambachtelijke stedelijkheid 122

5.3 Stationskwartier 128

5.4 Oude IJsseloevers 134

5.5 Werken en leren 140

*De kaarten in deze structuurschets vormen een eerste verkenning. In vervolgfases wordt deze verder uitgewerkt. Aan deze kaarten kunnen geen rechten worden ontleend.*

*Deze structuurschets wordt in de komende jaren verder uitgewerkt in concrete plannen, hierdoor kunnen er wijzigingen ten opzichte van de schets ontstaan. Bij deze uitwerkingen blijven we binnen de hoofdlijnen van de schets.*

# Samenvatting

## Ambitie

Een bruisende spoorzone als toegangspoort van Doetinchem waarin functies elkaar versterken.

**De Spoorzone Doetinchem; een visitekaartje van de stad en regio, waar we wonen, werken, leren én mobiliteit op een goede manier combineren. Dichtbij het trein- en busstation en op loopafstand van het stadscentrum. Een project van de lange adem dat we samen met onze inwoners en bedrijven willen vormgeven.**

Doetinchem wil een levendige en aantrekkelijke gemeente blijven. Een gemeente met plek voor iedereen. Daarom hebben we de ambitie uitgesproken om richting 2036 door te groeien naar 70.000 inwoners. Een groei die kansen biedt voor een kwalitatieve en duurzame groei. Zo bouwen we samen verder aan een aantrekkelijke stad.

In de spoorzone ligt veel onbenut potentieel om deze ambitie waar te maken. Het gebied is erg geschikt om af te wisselen tussen wonen, werken en andere (maatschappelijke) functies.

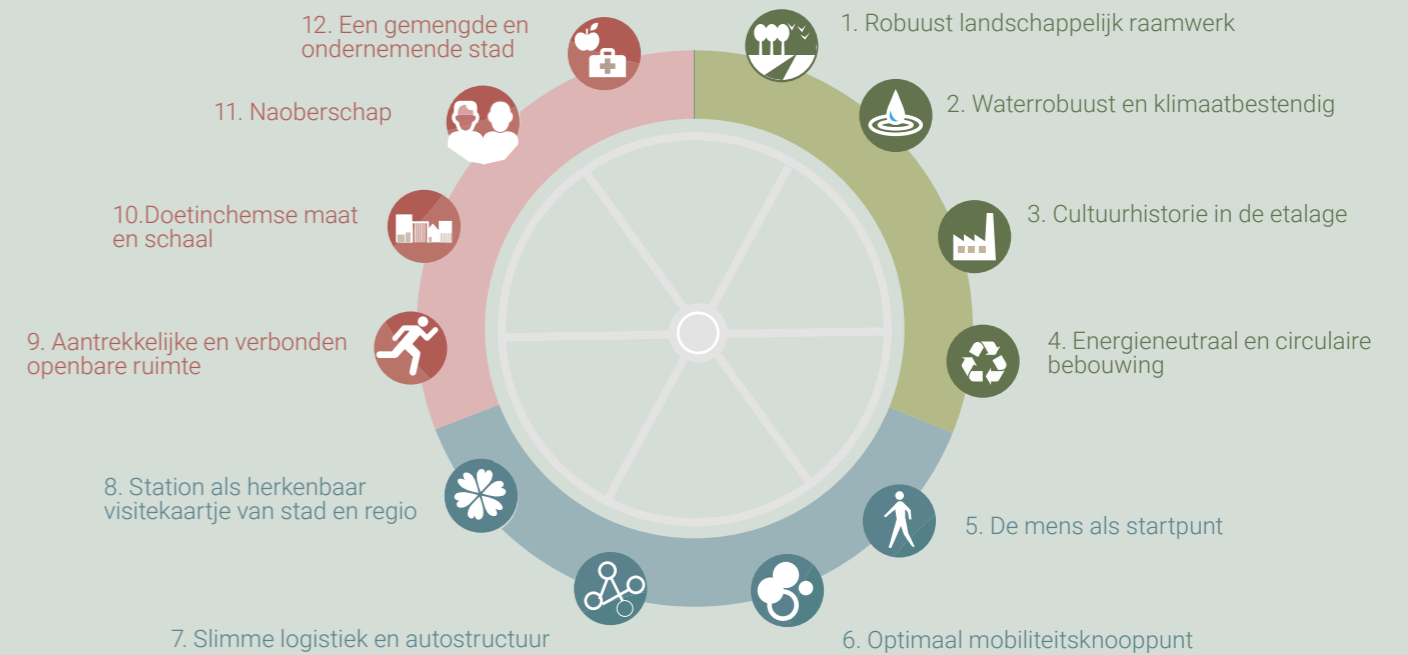
## Kansen benutten

De spoorzone is het gebied van grofweg 500 meter rond het station Doetinchem; het mobiliteitsknooppunt van de regio Achterhoek. Het gebied is volop in ontwikkeling. Bestaande bedrijvigheid wordt afgewisseld met nieuwe ontwikkelingen zoals Iseldoks of initiatieven als Streeckgenoot. Door de goede ligging is de spoorzone erg kansrijk om 'meer stad' te worden. Er is nog veel winst te behalen. De eerste aanblik vanuit het station is nu weinig aantrekkelijk. De beleving van een levendige stad ontbreekt. Het gebied kent veel verharding, veel open ruimte en is weinig ingericht op verblijven en ontmoeten.

We zien veel ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. De komende jaren willen we de kansen verzilveren en een kwalitatieve en duurzame groei van het gebied realiseren.

## Doetinchemse stedelijkheid

## Gezonde en groene leefomgeving



## Hub van stad en Achterhoek

## Visie

Spoorzone opent stad en Achterhoek!

**In onze visie opent de spoorzone letterlijk en figuurlijk de stad en de Achterhoek! Een woon-, werk-, leer- en ontmoetingsplek waar iedereen zich thuis voelt: huidige en nieuwe bewoners, ondernemers, studenten en bezoekers. De kwaliteit van de stad is al zichtbaar zodra je het station uitstapt.**

De ontwikkeling van de spoorzone zal de stad aanzienlijk versterken. Daarom zijn we tijdens het opstellen van deze visie eerst het brede gesprek aangegaan. Tijdens verschillende 'gebiedscafés' en gesprekken met inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en initiatiefnemers zijn allerlei wensen, ideeën en zorgen gedeeld.

Op basis hiervan stelden we een drietal bouwstenen op. Daarnaast tekenden we de visie op kaart in en schetsen we een eerste droombeeld van 2036. Ook beschrijven we de kwaliteiten en karakters van de verschillende gebieden in de spoorzone. Deze middelen vormen houvast voor de ontwikkeling. Ze geven antwoord op hoe we het gebied op grote lijnen voor ons zien. Wat vinden we belangrijk? Hoe ziet dit er op kaart uit? En waar werken we naartoe?

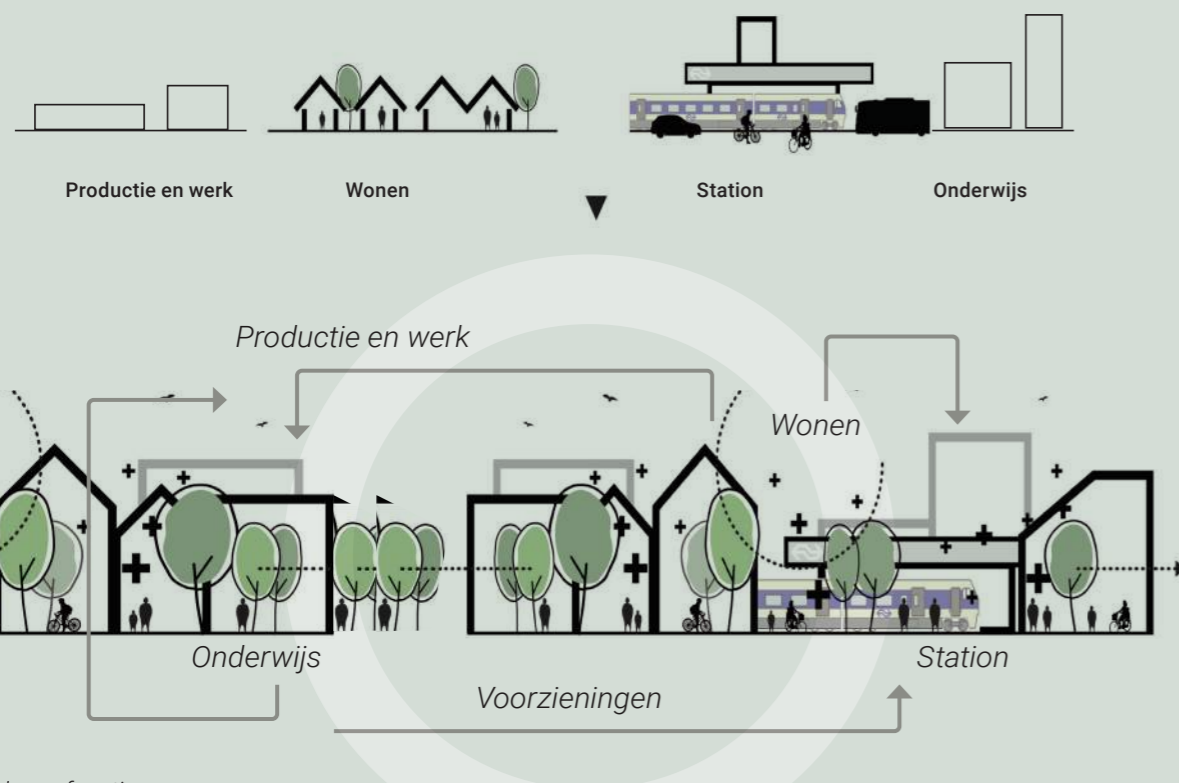
## De 3 bouwstenen voor de spoorzone

De bouwstenen geven richting aan een integrale duurzame ontwikkeling van het gebied. De bouwstenen zijn weergegeven in bovenstaande afbeelding. Elke bouwsteen bestaat uit meerdere kleine bouwstenen.

Met de eerste bouwsteen 'Een gezonde en groene leefomgeving' transformeren we de openbare ruimte tot aantrekkelijke en groene ruimtes. Er is veel ruimte voor groen, water en biodiversiteit. Behoud en transformaties van waardevolle gebouwen vinden wij belangrijk. De spoorzone vormt tegelijkertijd een testruimte, aanjager en een voorbeeld voor de Cirkelregio de Achterhoek.

De 2<sup>e</sup> bouwsteen is 'Hub van stad en Achterhoek'. In deze bouwsteen staat de mobiliteit centraal. Uitgangspunt is dat de (openbare) ruimtes ontworpen worden vanuit de voetganger en de fietser. De ruimte direct rond het station wordt zo georganiseerd, zodat de eerste aanblik vanuit het station aantrekkelijk is.

Met de 3<sup>e</sup> bouwsteen bouwen we verder aan een 'Doetinchemse stedelijkheid'. Het zijn de mensen en het samenleven die de stad maken. Nieuwe plannen dragen bij aan interactie tussen mensen. Er is plek voor iedereen. We combineren woningen, kantoren, productie, onderwijs en voorzieningen. We leggen daarbij wel accenten. Niet alles kan overal. Verschillende gebieden krijgen hiermee een eigen karakter, kleuring en ontwikkelmogelijkheden.



Van losse functies naar een gecombineerde kwalitatieve en duurzame groei van de spoorzone



## Visie op kaart

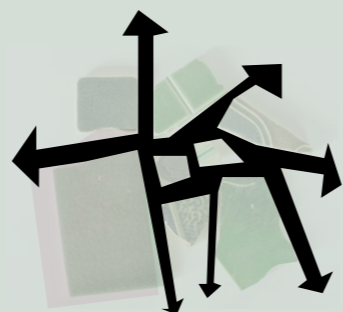
**De bouwstenen zijn vertaald naar het gebied en op onderstaande visiekaart weergegeven. Deze kaart werkten wij uit in een concreet ruimtelijk raamwerk. Deze zijn afgebeeld op de volgende pagina's.**

In de huidige situatie bestaat de spoorzone uit verschillende stedelijke gebieden, elk met hun eigen kenmerken en gebruik. De opgave is om deze verschillende gebieden samen meer te laten zijn, dan ieder gebied afzonderlijk. Sterker maken wat sterk is, en toevoegen wat mist. De structuurschets hecht hiermee de verschillende gebieden aan elkaar.

Samen met de binnenstad, ontstaat hiermee een centrum-stedelijk milieu aan de Oude IJssel in het hart van de stad en de Achterhoek!



Huidige ruimtelijke situatie: Los mozaïek van stedelijke fragmenten



Structuurschets hecht verschillende gebieden aan elkaar



Visie op hoofdlijnen

## Ruimtelijke vertaling van de bouwstenen

### 1 Groene en gezonde leefomgeving

De Spoorzone Doetinchem zet vol in op vergroening en ruimte voor water. We bouwen hiermee verder aan een stevig en robuust landschappelijk raamwerk. Bodem en water zijn hierin leidend. Groene routes, water, binnentuinen en parken koppelen het gebied optimaal aan het landschap en de Oude IJssel. De openbare ruimte richten we in op een manier die bijdraagt aan de biodiversiteit, gezondheid en beweging en optimaal bestand is tegen het veranderend klimaat. De oevers van Oude IJssel zijn toegankelijk en aantrekkelijk en er is volop ruimte voor recreatie. De straten wordt ingericht tot aantrekkelijke groene lanen, stadstraten en woonstraten.



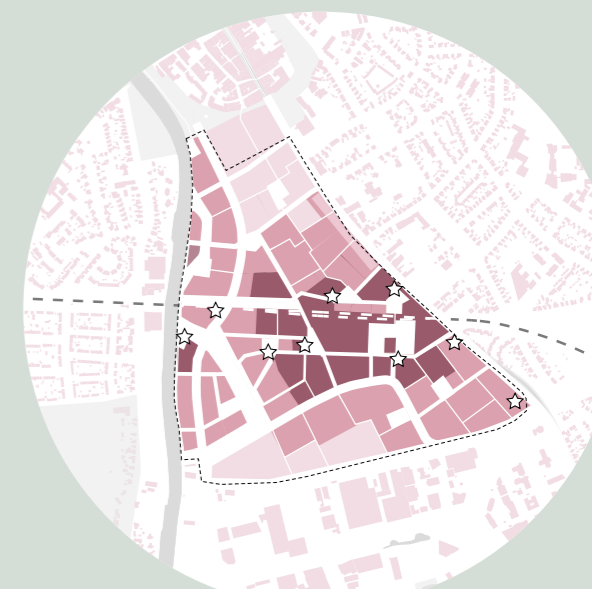
### 2 Hub van stad en Achterhoek

De spoorzone groeit uit tot de hub van de Achterhoek. Daarbij volgt de inrichting het STOMP-principe; Stappen, Trappen, OV, Mobility as a Service en dan de privéauto. Er is in de openbare ruimte veel ruimte voor de voetganger en fietser. Het station vormt het kloppend hart, dat via een uitgebreid netwerk van fiets- en wandelpaden goed bereikbaar is voor het langzaam verkeer. De verkeersstructuur is zo georganiseerd dat bedrijven goed bereikbaar blijven met garantie voor een goede logistieke afhandeling. Echter, onnodig doorgaand verkeer wordt zoveel mogelijk voorkomen door, vanuit een ringstructuur rond de binnenstad, verkeer af te vangen in collectieve parkeerhubs.



### 3 Doetinchemse stedelijkheid

In de spoorzone ontstaat een eigenzinnige, Doetinchemse stedelijkheid. Een unieke mix tussen de charme van de stad, de ligging bij de Oude IJssel en de aanwezige bedrijvigheid. Dit zijn goede ingrediënten voor wonen, recreëren en werken. De bebouwing en openbare ruimte dragen bij aan ontmoeting tussen bewoners, bezoekers en werknemers. Bestaande bebouwing en bedrijvigheid worden naadloos opgenomen en worden aangevuld met nieuwbouw met een prettige menselijke schaal. Op enkele plekken kunnen hogere gebouwen ankerpunten vormen in de stad. Een bruisende stad vraagt ook om een menging van functies. Een rijk aanbod van woningen, kantoren, onderwijs en voorzieningen. Goedkoop of duur, kleinschalig of grootschalig, werken gemengd met wonen of juist niet.



## Ruimtelijk raamwerk

De visie op hoofdlijnen is uitgewerkt in een ruimtelijk raamwerk. Het raamwerk legt de hoofdstructuur voor het gebied vast. Dit gaat onder andere over het stratenpatroon, groen- en waterstructuur en ontwikkelvelden.

## Legenda

### Groene en gezonde leefomgeving

- Ontsluitingsweg
- Laan
- Stadsstraat
- Dwarsstraat
- Paden
- Indicatieve paden
- Indicatieve doorsteken naar de Oude IJssel
- Indicatieve groene binnentuinen
- Park met wadi
- Groenstructuur omgeving
- Pleinen
- Parken
- Bestaande hoofdwinkelstraten binnenstad
- Indicatieve voetgangersverbinding over het spoor
- Boardwalk aan Oude IJssel
- Flaneersteiger
- Stimuleren van biodiversiteit
- Plantsoen
- Speeltuin
- Voedseltuin
- Watersport recreatie

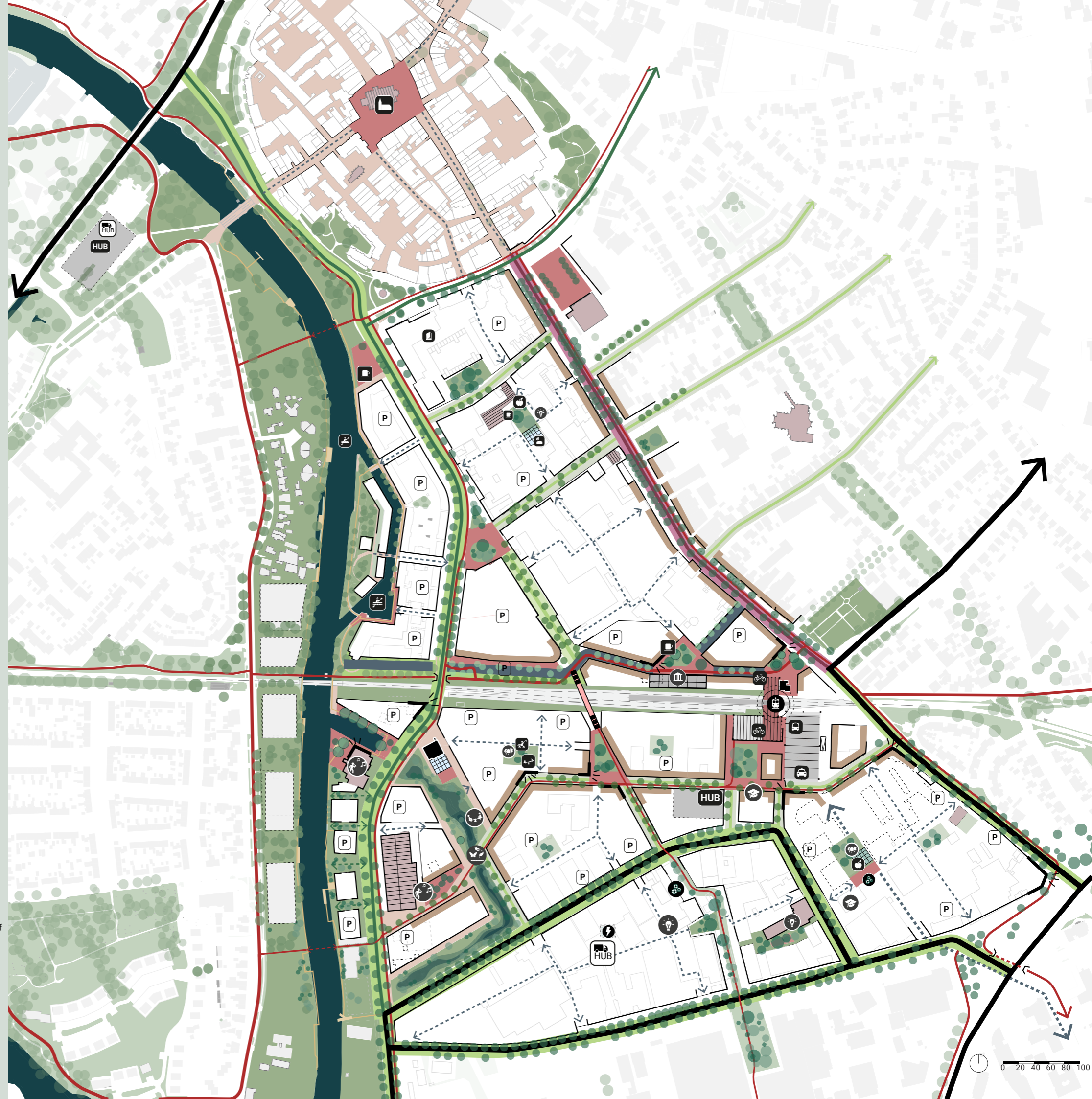
### Hub van stad en Achterhoek

- Fietsroutes
- Fiets- en voetgangersbrug over de Oude IJssel
- Fietsstunnel
- Treinstation
- Treinplatform
- Treinspoor
- Fietsenstalling
- Busstation
- Taxistandplaats
- Onderzoek hub
- Onderzoek logistieke hub
- Onderzoek smart hub
- Indicatief ruimtegebruik HUB
- Indicatieve parkeervoorziening

### Doetinchemse stedelijkheid

- Ontwikkelvelden
- Potentiële ontwikkellocatie buiten plangebied spoorzone
- Hoekaccenten
- Voorkanten aan de straat
- Actieve plinten
- Indicatieve ontwikkeling langs de Oude IJssel
- Bestaande gebouwen plangebied
- Bestaande gebouwen plangebied indicatieve sloop
- Bestaande gebouwen context Doetinchem
- Karaktervolle gebouwen
- Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen
- Cultureel/maatschappelijk functie
- Kas/bijzondere functies
- Culturele voorziening
- Onderwijsvoorziening

- Werkplaats
- Experiment
- Museum
- Detailhandel
- Kinderdagverblijf
- Werkplaats
- Café
- Kerk



## Doorkijk naar 2036

Op basis van het ruimtelijk raamwerk is een voorbeelduitwerking gemaakt. Deze uitwerking laat de potentie van het raamwerk zien.

De voorbeelduitwerking verbeeldt niet meer dan een mogelijke invulling. De kaart laat zien dat op basis van het ruimtelijk raamwerk een goede doorontwikkeling naar de toekomst mogelijk is. Op basis van deze tekening is een grove indicatie van de programmatische ruimte berekend. Er blijkt dat er tot 2036 ruimte is voor een toevoeging van ongeveer:

- 1.000 - 2.500 woningen
- 90.000 m<sup>2</sup> bvo werken (2.000 - 3.000 arbeidsplaatsen)
- 33.000 m<sup>2</sup> bvo maatschappelijk
- 16.000 m<sup>2</sup> bvo cultuur
- 13.000 m<sup>2</sup> bvo commercieel
- 1.000 bomen

Naast de aanplant van ca. 1.000 bomen is er voldoende ruimte voor nieuwe pleinen, water en nieuwe (fiets) verbindingen. Hiermee levert de spoorzone een belangrijke bijdrage aan de bouwopgave in de stad en de regio.



Bestaande situatie 2023



## Karaktergebieden

Binnen de spoorzone ontstaan verschillende karaktergebieden. Ieder met eigen kenmerken die elkaar versterken. De karaktergebieden zijn: de Oude IJsseloevers, het Stationskwartier, Werken en leren en Ambachtelijke stedelijkheid. Dit palet aan stedelijke milieu's maakt de spoorzone een aanvulling op de binnenstad.



**“SAMEN MET DE BINNENSTAD, ONTSTAAT EEN CENTRUM-STEDELIJK MILIEU AAN DE OUDE IJSSEL IN HET HART VAN DE STAD EN DE ACHTERHOEK!”**



### Ambachtelijke stedelijkheid

In het karaktergebied Ambachtelijke stedelijkheid bieden we ruimte aan ambachtelijke en creatieve maakbedrijven. In dit woon-werkgebied zetten we in op flexibele ruimtes en gemeenschappelijke faciliteiten. Nieuwe woonvormen, zoals atelierwoningen trekken nieuwe doelgroepen. Culturele voorzieningen, commerciële functies, oude fabriekspanden en groene tuinen maken het een uniek, gemengd stuk stad met een rauw randje.



### Stationskwartier

Het Stationskwartier heeft de meest stedelijke mix van wonen, werken, onderwijs-, culturele-, maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Het kent ook de hoogste bebouwingsdichtheid. Bestaande kantoren worden zorgvuldig ingepast in het stedelijk weefsel. Er ontstaat een aantrekkelijk gebied rondom het station met een optimaal functionerend mobiliteitsknooppunt.



### Oude IJsseloevers

Aan de Oude IJsseloevers ontstaat een stedelijk woon-werkmilieu met het accent op wonen en ondersteunende voorzieningen zoals een gezondheidscentrum, winkels en horeca. Iseldoks is hierin een eerste ontwikkeling. Bestaande bebouwing nemen we, waar wenselijk, naadloos op tussen de nieuwbouw, waardoor er een eigen karakter ontstaat. We bieden volop ruimte voor groen en water.



### Werken en leren

Het bedrijventerrein ontwikkelt zich tot een modern werklandschap. Het kent grotere (maak)bedrijven die milieu- en werkruimtes nodig hebben. Het gebied biedt ruimte om te testen, experimenteren en te produceren. In dit gebied is er ruimte voor verschillende bedrijven om krachten te bundelen. Ook zien we ruimte in dit gebied voor ondersteunende functies als onderwijs, evenementen en andere vormen van ruimtegebruik die bijdragen aan het verstevigen van het vestigingsklimaat voor innovatieve bedrijven en (praktijk)onderwijs.

# 1. INLEIDING

**De aanleiding voor het opstellen van een structuurschets voor de spoorzone komt voort uit de ambitie 'Doetinchem 2036' van het bestuur van gemeente Doetinchem. Doetinchem wil zich versterken als levendige en aantrekkelijke centrumgemeente. Dit doen we door te groeien in kwaliteit met als stip op de horizon 70.000 inwoners in 2036. De spoorzone kan een belangrijke bijdrage leveren aan deze ambitie.**

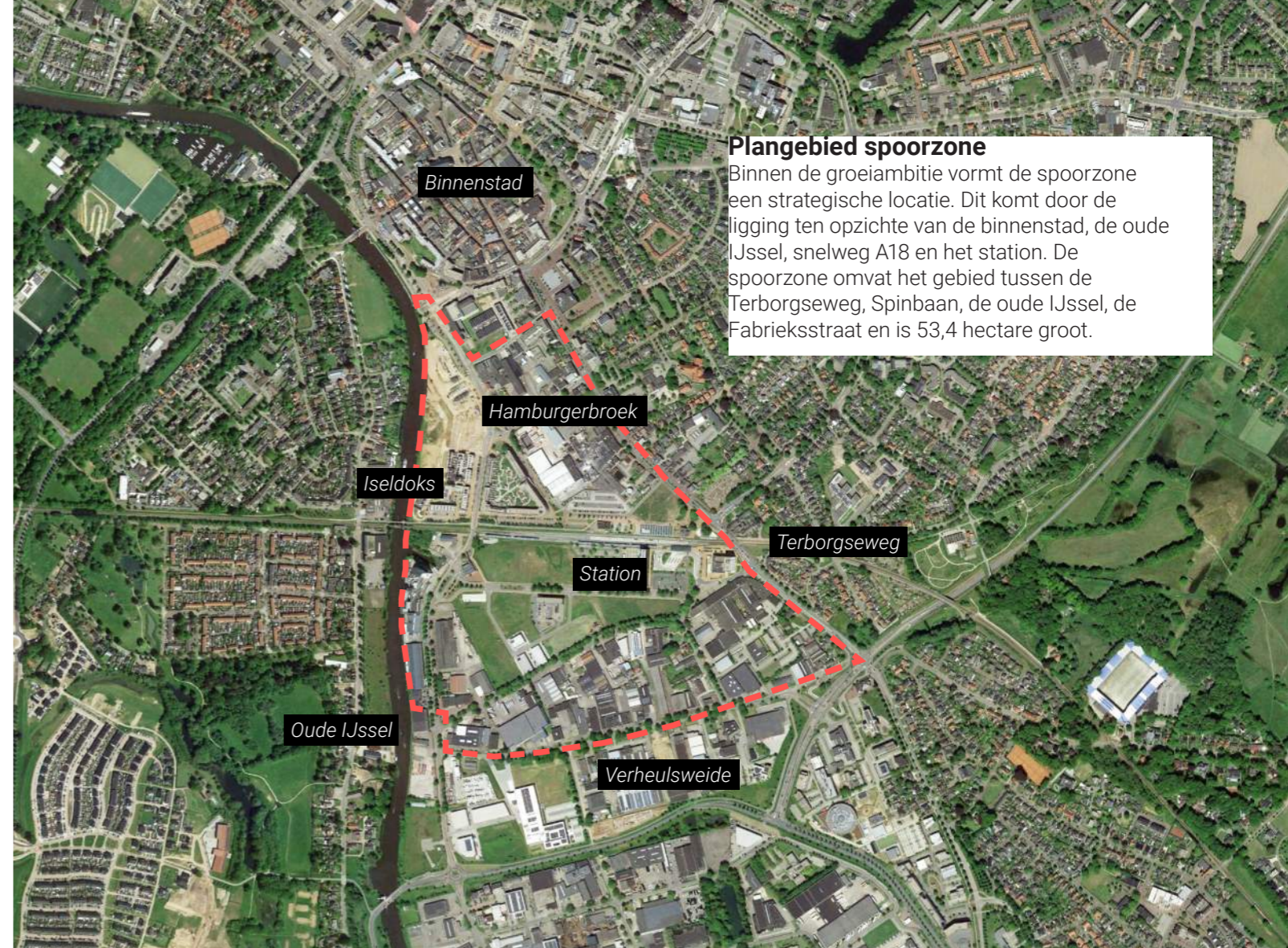
## 1.1 Op weg naar Doetinchem 2036

Doetinchem wil een sterke en veerkrachtige gemeente blijven waarin mensen graag wonen, werken en verblijven. Hiervoor is een groeiambitie uitgesproken. Meer inwoners betekent een betere basis voor de vele voorzieningen die we in onze gemeente kennen. Zo kan groeien bijdragen aan meer omzet voor ondernemers, meer personeel voor de arbeidsmarkt en meer scholieren voor het onderwijs. Groeien heeft natuurlijk ook gevolgen voor de ruimte die we hebben. Het mag bijvoorbeeld niet ten koste gaan van de beleving in de stad, de dorpen en het landelijk gebied. We groeien met oog voor wat goed is en richten ons alleen op de plekken waar het beter kan. Daarbij houden we natuurlijk oog voor kansen op het gebied van verduurzaming, circulariteit, energieneutraliteit, klimaat en economie.

### Woonvisie gemeente Doetinchem 2023-2036

De Woonvisie is een belangrijke aanleiding voor de gebiedsontwikkeling spoorzone. In de woonvisie is de spoorzone benoemd als belangrijkste nieuwe gebied voor wonen, werken en leren. De spoorzone valt grotendeels binnen het woonmilieu 'Gemengd stedelijk wonen & werken' en voor een kleiner deel in het woonmilieu 'Stedelijk wonen nabij het water'. Er zijn concrete uitgangspunten opgenomen voor de gebiedsontwikkeling in de spoorzone:

- We gaan uit van de ambitie van groei naar 70.000 inwoners in 2036.
- We gaan uit van een bandbreedte aantal woningen voor de spoorzone van 1.000-2.500 woningen.
- We gaan uit van hoog stedelijk woonprogramma met een sterke afwisseling tussen wonen, werken en andere (maatschappelijke) functies.
- We gaan uit van bouwen in een hoge dichtheid met deels gesloten bouwmassa's, binnengebieden, stegen en pleintjes.
- We gaan uit van een bouwhoogtes die variëren van minimaal 3 lagen tot en met 8 lagen met accenten tot en met 12 lagen.
- We streven naar meer flexibiliteit en gemengde functies in de bebouwde omgeving.



### Plangebied spoorzone

Binnen de groeiambitie vormt de spoorzone een strategische locatie. Dit komt door de ligging ten opzichte van de binnenstad, de oude IJssel, snelweg A18 en het station. De spoorzone omvat het gebied tussen de Terborgseweg, Spinbaan, de oude IJssel, de Fabrieksstraat en is 53,4 hectare groot.

### Economische uitgangspunten

Ook de Economische uitgangspunten bieden sturing aan de gebiedsontwikkeling in de spoorzone. Als vervolg op het rapport 'Doetinchem in bedrijf: op weg naar Toplocatie Oost' zetten we verschillende stappen in de richting van een toekomstbestendige economie voor Doetinchem.

De volgende uitgangspunten bieden, aansluitend op die uit de woonvisie, een handreiking aan deze visie:

- We kiezen voor maatwerk en een gebiedsgerichte benadering, zoals bedoeld in de omgevingswet.
- We gaan uit van de ambitie om te groeien naar 70.000 inwoners met bijbehorende prognoses voor de arbeidsmarkt.
- We behouden en versterken de regionale centrumfunctie van Doetinchem.
- We behouden, versterken en binden bedrijvigheid die past bij Doetinchem en de Achterhoek.
- We zetten in op het realiseren van een toekomstbestendige binnenstad, waarbij de economische ontwikkelingen op de bedrijventerreinen en in de binnenstad elkaar verder versterken.
- We sturen op kwaliteit met een duurzaam en innovatief karakter.

### Leeswijzer

Wat de aanleiding is voor de gebiedsontwikkeling spoorzone leest u in dit hoofdstuk. Ook geven we inzicht in de samenhang met andere opgaven zoals de vastgestelde woonvisie. In paragraaf 1.2 komt het proces en participatie terug.

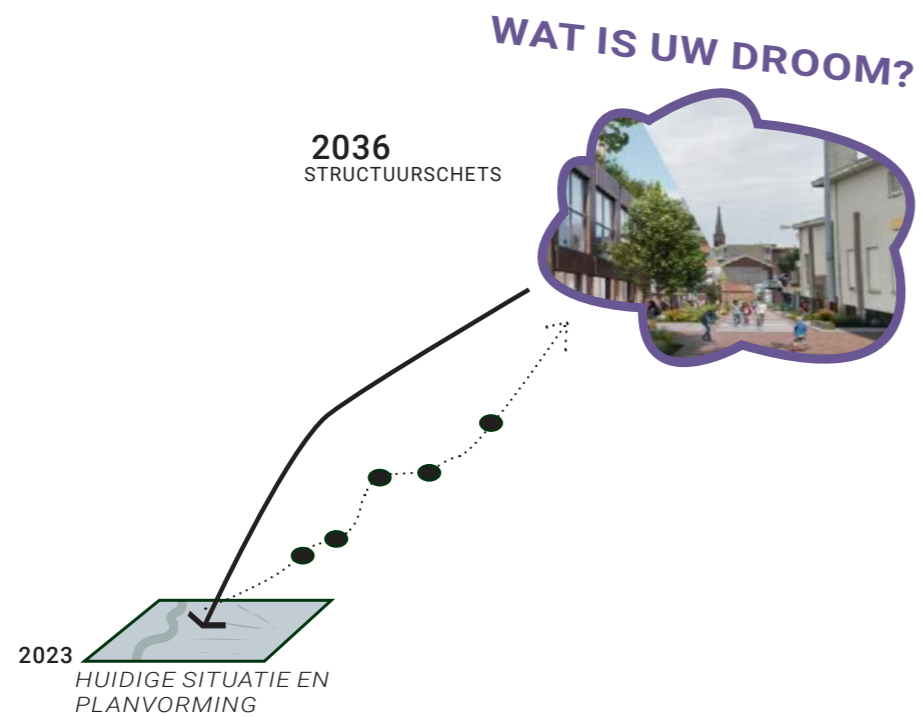
In hoofdstuk 2 staat de opgave voor de spoorzone centraal. Op basis van beleid, de uitkomsten van participatie en een ruimtelijke analyse zetten we de belangrijkste opgaven uiteen

Het 3<sup>e</sup> hoofdstuk geeft de 3 ontwikkelprincipes weer voor de toekomstige duurzame ontwikkeling van het gebied. Deze worden van structuurniveau tot gebouwniveau verkend.

Het 4<sup>e</sup> hoofdstuk stelt op basis van de opgave en bouwstenen de ruimtelijke en programmatische structuurschets op. De schets geeft een raamwerk voor het landschap en openbare ruimte, mobiliteit en bebouwingsstructuur.

Het 5<sup>e</sup> en laatste hoofdstuk beschrijft de eigenschappen van de verschillende karaktergebieden.

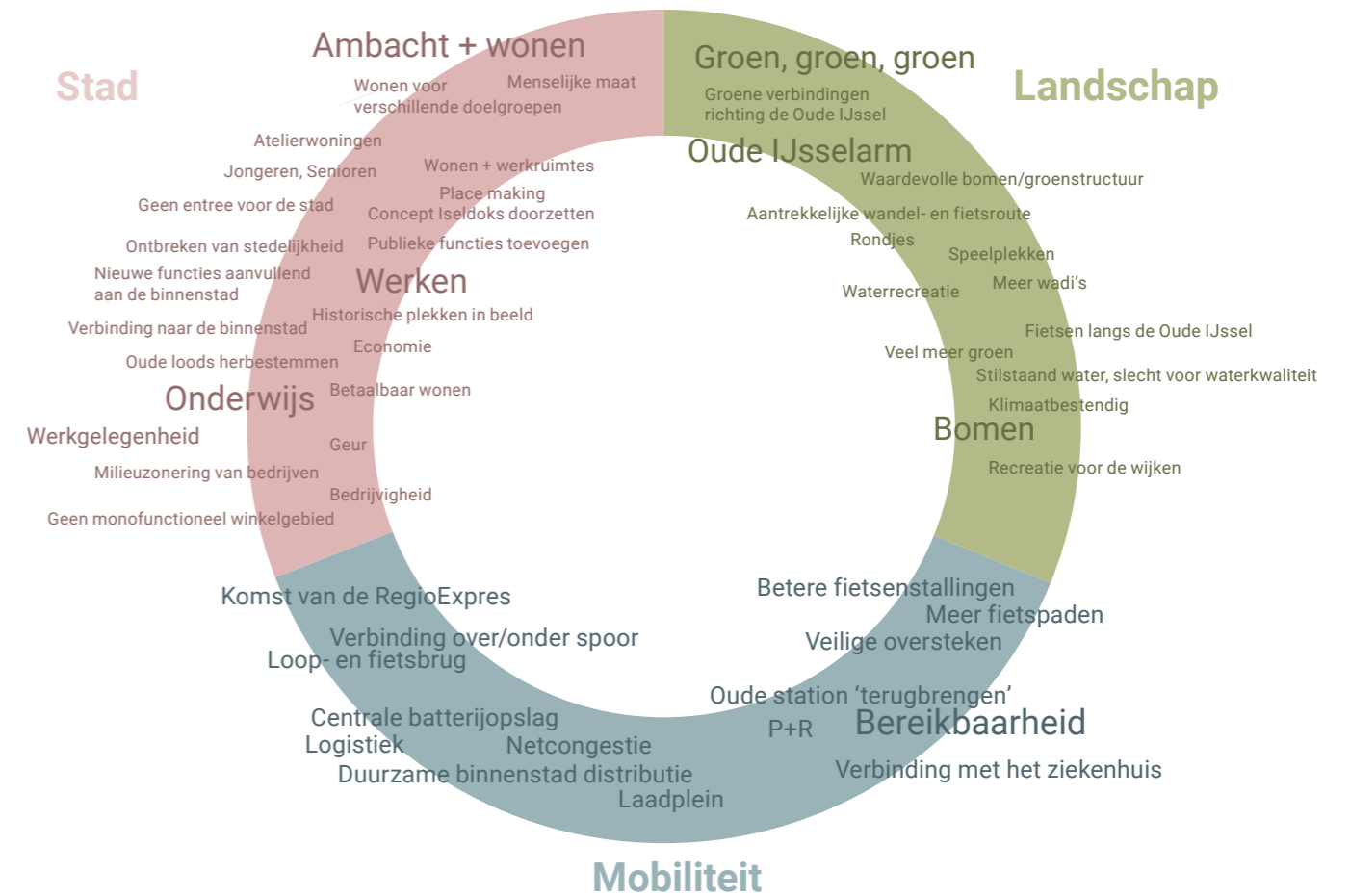
## 1.2 Samen stad bouwen



**In de spoorzone bouwen we samen verder aan de stad. Stap voor stap werken we aan de verbinding tussen (toekomstige) bewoners, gemeente, stakeholders en andere belanghebbenden. Open en constructief blijven we in gesprek. Ook na oplevering van deze structuurschets. Bewoners betrekken we actief bij de uitwerking van de visie naar concrete plannen. Hiermee werken we aan stevige coalities, slimme gecombineerde investeringen, versnelling en verbondenheid bij de gebiedsontwikkeling. We bundelen hiermee onze kracht en emotie voor het gebied.**

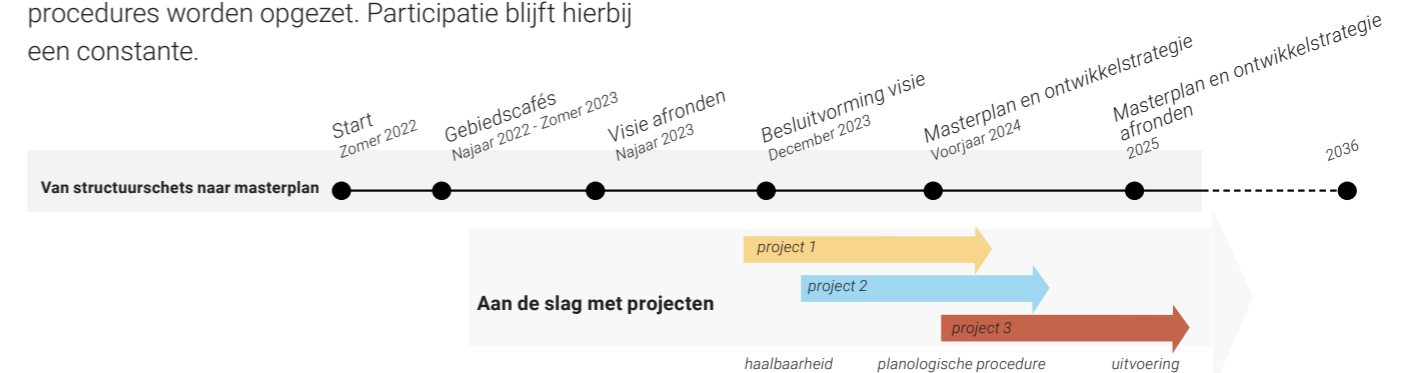
### Gebiedscafé spoorzone

Het opstellen van deze structuurschets startte met de vraag: "Wat is uw droom van het gebied?" Antwoorden op deze vraag ontvingen wij tijdens de diverse gebiedscafés, wandelingen en gesprekstafels met stakeholders. Daarnaast ontvingen we vragen en suggesties via brieven en mails. We hebben een brede oproep gedaan aan inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties om mee te denken. Tijdens de gebiedscafés en vele gesprekken zijn er verschillende opmerkingen, ideeën en reacties gegeven. Deze zijn grofweg te verdelen onder drie thema's; Landschap, mobiliteit en stad en te zien op de volgende pagina. Het gebiedscafé kan uitgroeien tot een platform voor het gesprek over de toekomst van het gebied.



### Vervolgstappen

Deze structuurschets toont een eerste samenhangend beeld van wat we in de toekomst van dit gebied kunnen verwachten. Er volgen nog meerdere uitwerkingsfasen, waarin onder andere het masterplan, ontwikkelstrategie en planologische procedures worden opgezet. Participatie blijft hierbij een constante.



Gebiedscafé 23 november 2022



Schetsen op de kaart



Gebiedscafé jongeren 27 maart 2023



Gebiedscafé 5 april 2023



Wandeling met 3D verbeeldingen 7 juni 2023



Animatie door het toekomstbeeld

## 2. OPGAVE

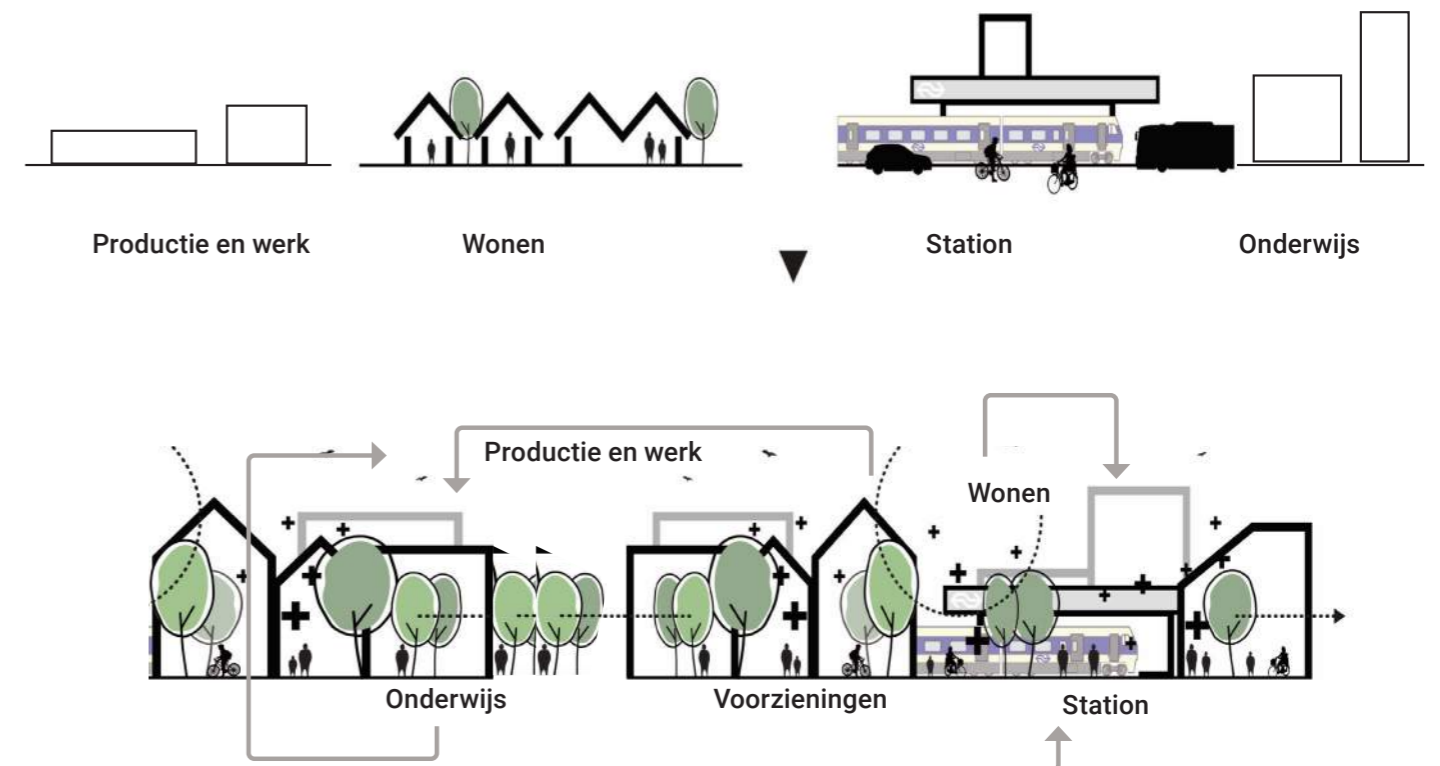
**‘Een levendige spoorzone als toegangspoort van Doetinchem, waarin functies elkaar versterken’.** Hoe mooi klinkt dat? De spoorzone is een uitdagende plek waar veel opgaven en ambities samenkomen. Het gebied staat hiermee aan de vooravond van een nieuwe fase in de gebiedsontwikkeling.



Een wereld te winnen.

### 2.1 Ambitie: Een bruisende spoorzone

De spoorzone kan hét visitekaartje worden voor Doetinchem en de Achterhoek, waarbij de kwaliteit van de stad al zichtbaar is zodra je het station uitstapt. Door de goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer, de fiets en de auto heeft de spoorzone veel potentie voor het vestigen en het versterken van stedelijke activiteiten. Een gebied waar je niet alleen komt om over te stappen en je reis te vervolgen, maar ook een plek om te wonen, werken, leren, ontmoeten en te verblijven. Daarbij kan juist de uitwisseling en ontmoeting tussen mensen en functies het gebied doen bruisen en innovatie stimuleren.

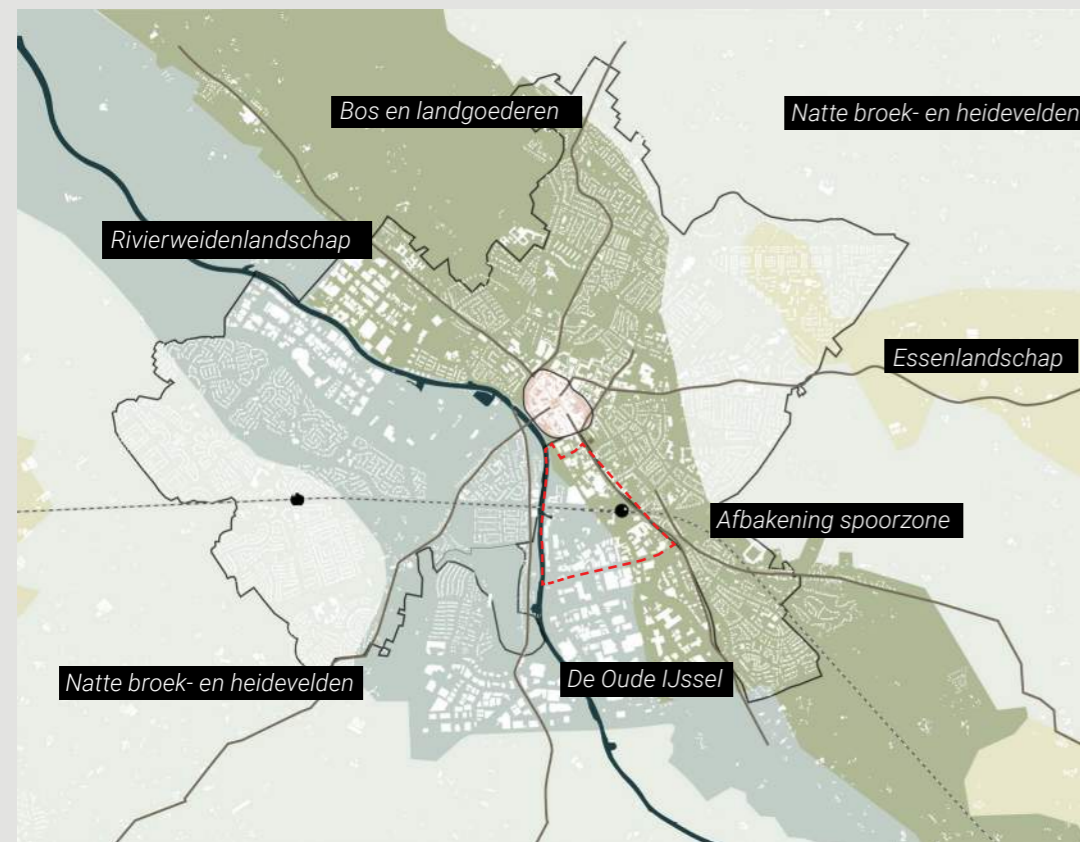


*Van losse functies naar een gecombineerde kwalitatieve en duurzame groei van de spoorzone*

## 2.2 Ruimtelijke analyse

De huidige situatie van de spoorzone is het resultaat van een jarenlange wisselwerking tussen het landschap, de netwerken (verkeersstructuur) en de bebouwing. Om de kracht, zwaktes, kansen en bedreigingen van het gebied te begrijpen wordt het gebied per laag geanalyseerd.

### De spoorzone in ontwikkeling

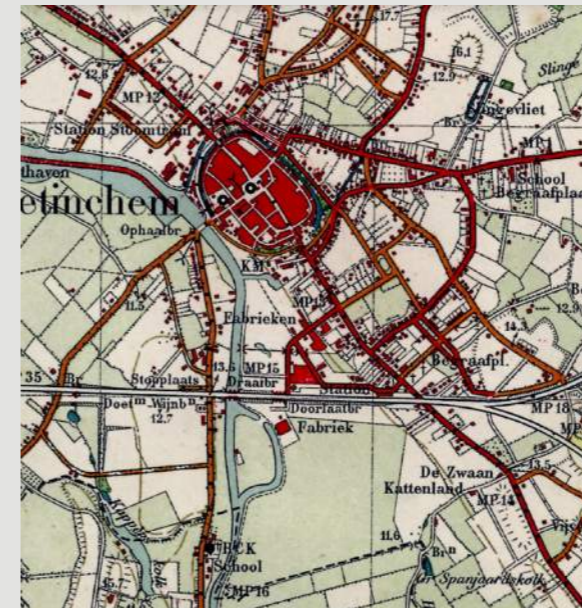


Landschapstypen Doetinchemse context

**Gemeente Doetinchem bestaat voor een belangrijk deel uit landelijk gebied. De stad Doetinchem is binnen dat landschap ooit ontstaan op de meest logische plek qua ondergrond. Aan de rivier de Oude IJssel en op de hoger gelegen uitlopers van het rivierduin. Deze relatie met het landschap bepaalt voor een belangrijk deel de kracht van Doetinchem. Dit geldt ook voor de spoorzone.**

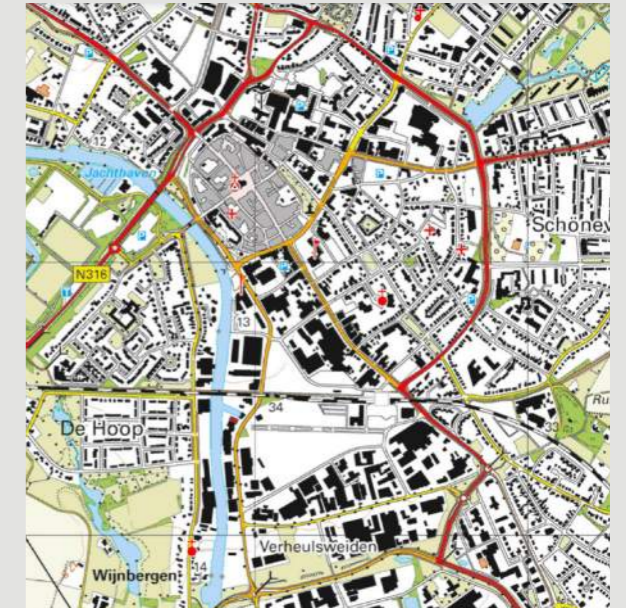
In de spoorzone is het verschil in ondergrond te herkennen tussen de rivieroever langs de Oude IJssel en het stedelijk weefsel op het zandlandschap. Vanaf ongeveer 1860 nam de dynamiek in de stad toe. De industrialisatie kwam op gang.

In een ruime schil rond het Ei begon de verstedelijking. Woongebieden rond het Ei en ook de eerste fabrieken van Hamburgerbroek ontstonden. Gaandeweg de twintigste eeuw raakte Hamburgerbroek geheel verstedelijkt. De Terborgseweg had zich 'verdicht' tot een aaneengesloten lint van bebouwing met diverse functies. Vanaf 1945 groeide Doetinchem met grote aaneengesloten nieuwe woongebieden. De spoorzone kwam centraal in de stad te liggen. De laatste decennia beëindigden veel bedrijven hun activiteiten. Het gevolg is vandaag de dag nog te zien in de spoorzone, met afwisseling van open en functionele ruimtes.



1930

De stad is om de spoorzone heen gegroeid



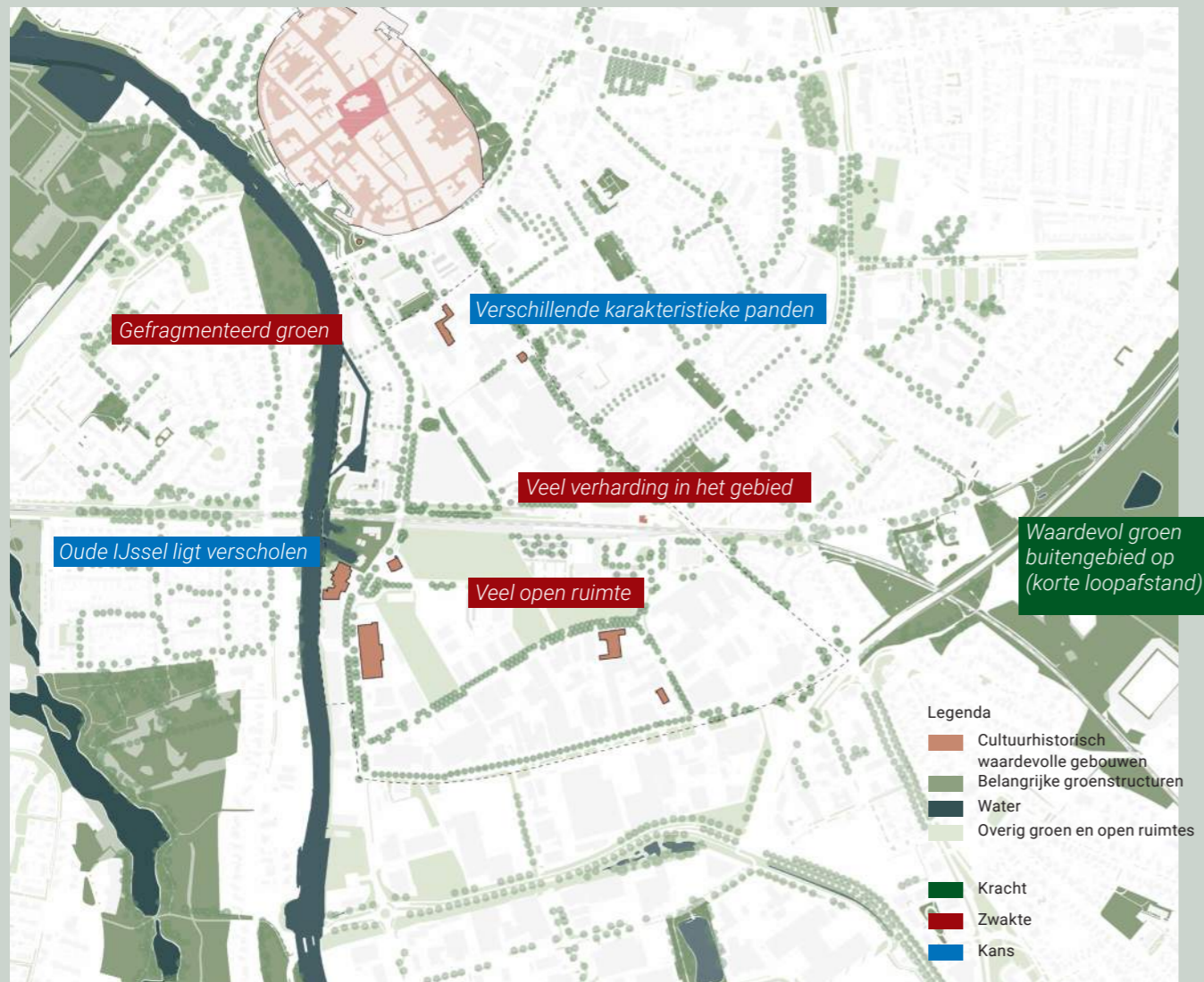
2011



De spoorzone vanuit de binnenstad gezien rond 1920



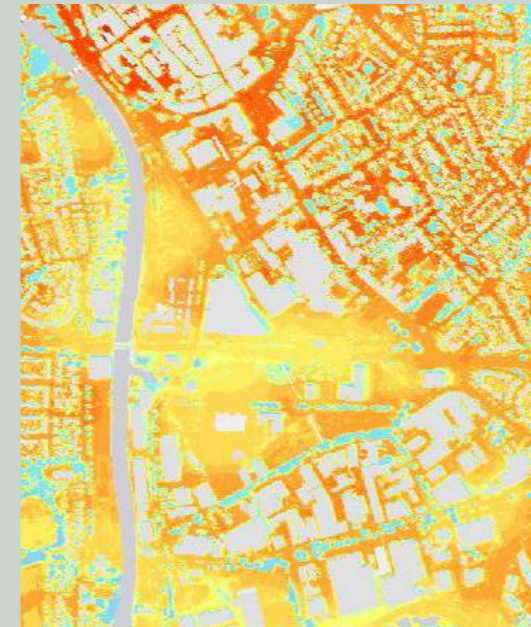
## Landschap en cultuurhistorie



**Van de oorspronkelijke landschappelijke ondergrond is weinig meer te herkennen. Door de ontwikkeling van de afgelopen jaren zijn er veel stedelijke restruimtes ontstaan; open plekken met veel verharding. Er is dan ook veel ruimte voor ontwikkeling in de spoorzone.**

De Oude IJssel wordt met de nieuwbouwontwikkelingen en vergroening herontdekt, maar ligt op verschillende plekken nog verscholen. Het groen is op veel plekken gefragmenteerd. Aan de Hamburgerbroeklaan en de Industriestraat staan waardevolle bomenlanen. Het behouden en toevoegen van nieuwe groene plekken is belangrijk voor het tegengaan van hittestress. Het gebied de spoorzone is op dit moment relatief warm.

Ook zijn er veel (verscholen) cultuurhistorische gebouwen die eigenheid en identiteit geven aan het gebied. Het zichtbaar maken en transformeren van cultuurhistorische panden is kansrijk voor de spoorzone.



Hittestress juni 2021



Groene plekken in de wijk op eigen initiatief



Open groene ruimtes



Verscholen Oude IJssel



Vredestein



Waardevolle fabriekshallen



Walmolen



Fabriek voor diervoeding langs de Oude IJssel

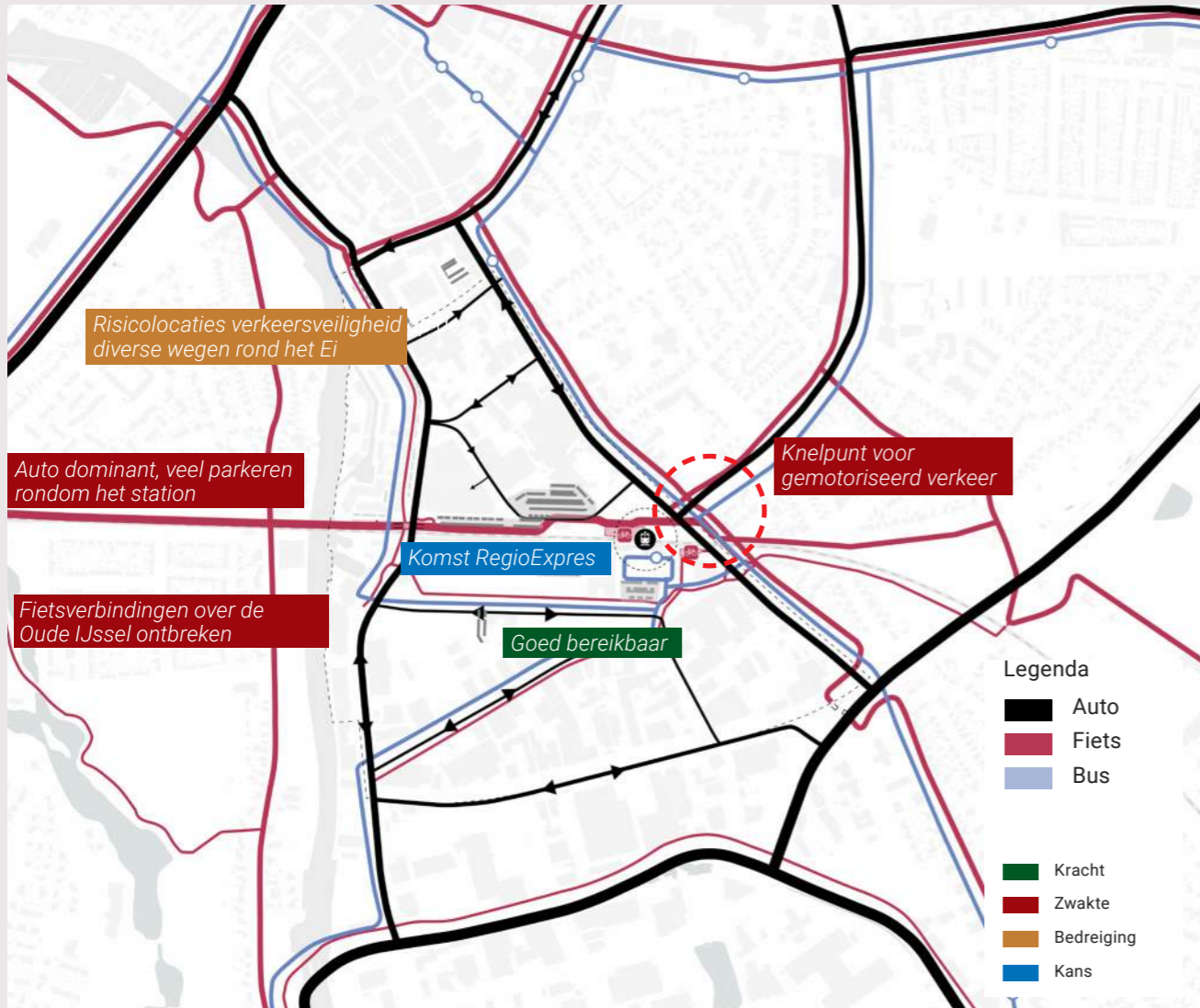


Overwoekerde loodsen



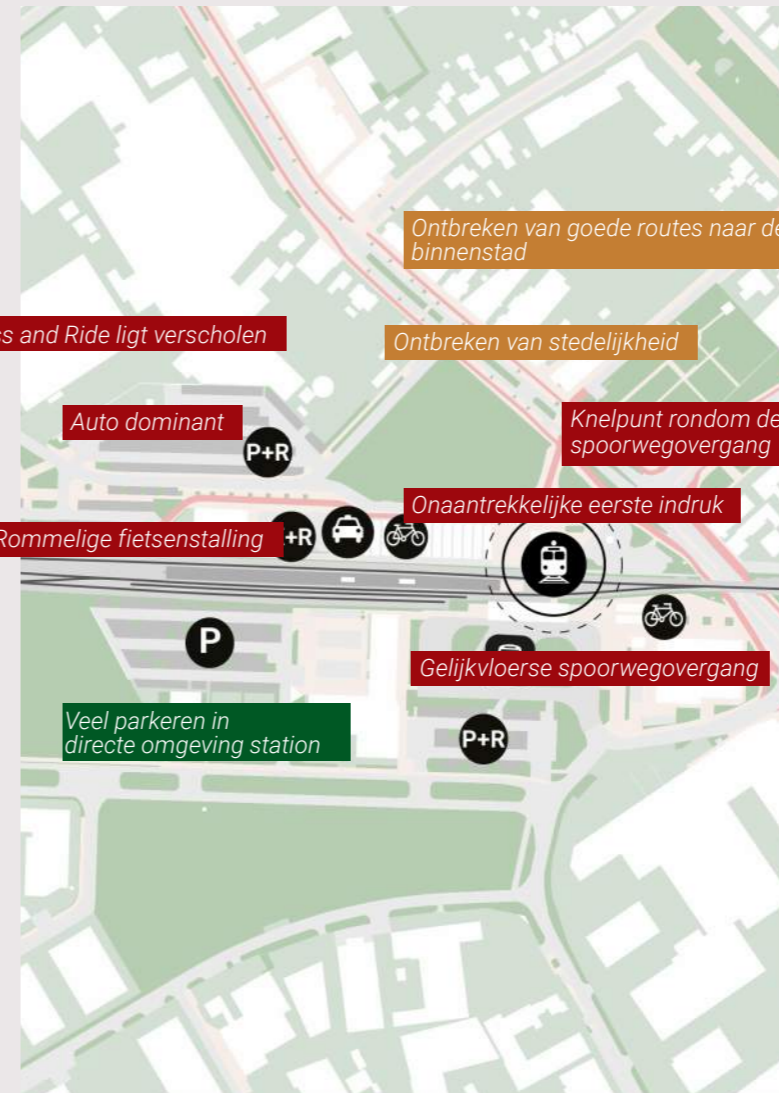
Eijmers

## Netwerken



Het gebied is goed met de fiets, openbaar vervoer en de auto bereikbaar. Door de goede bereikbaarheid biedt de spoorzone veel kansen voor het vestigen en versterken van stedelijk activiteiten, zoals wonen, werken, leren en mobiliteit.

Aan de noordkant (Sturko-terrein) en aan de zuidkant van het spoor zijn er diverse parkeergelegenheden. Tegelijkertijd geeft de dominantie van de auto (parkeren) rond het station een weinig aantrekkelijke ruimte voor fietsers en voetgangers.



Rommelige fietsstalling bij het station



De 'aankomst' in Doetinchem



Veel auto's en verharding

### Stationsomgeving

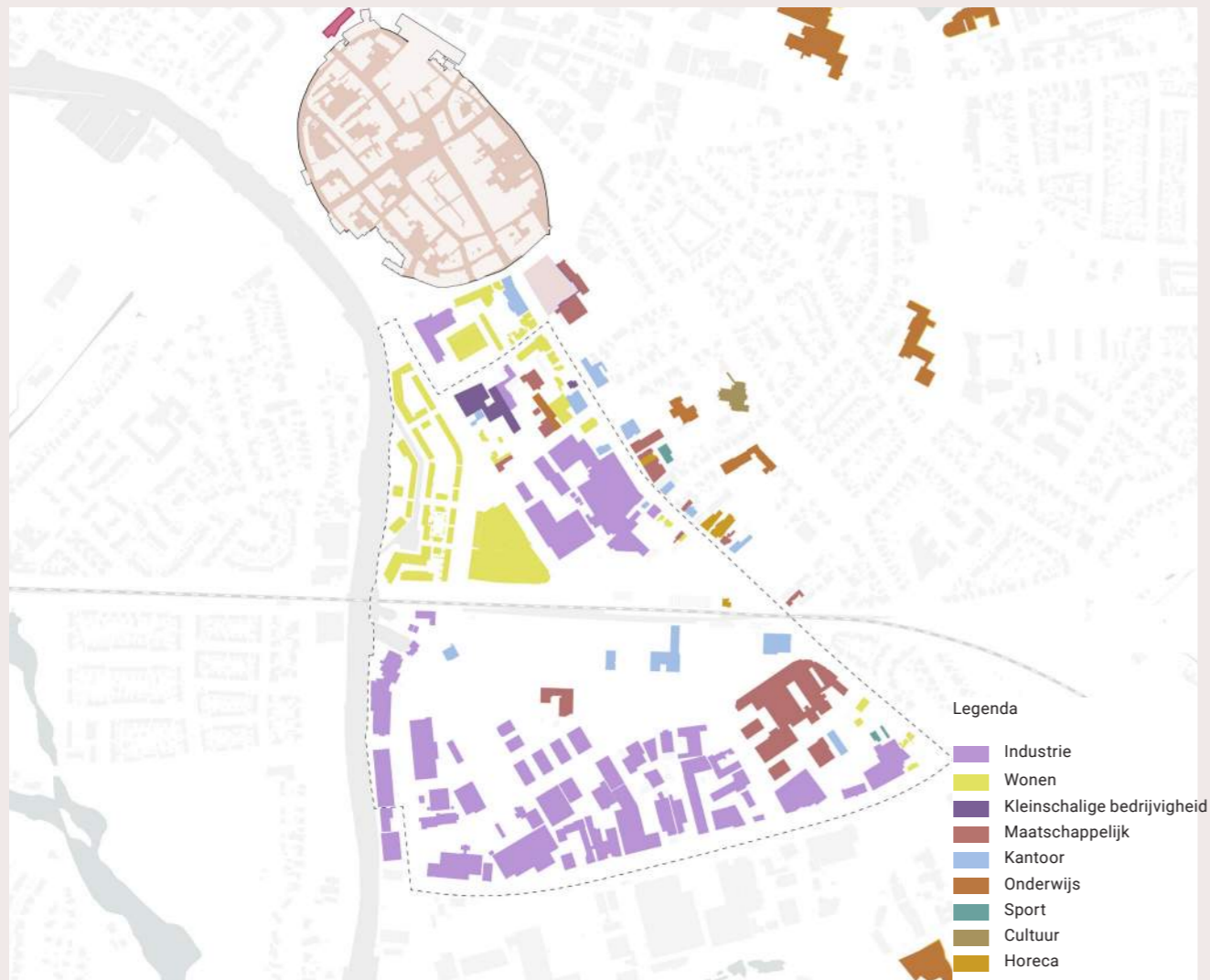
Het gebied direct rond het station is nu met name ingericht als knooppunt van het openbaar vervoer. Het gebied kenmerkt zich echter door veel verharding en open ruimte. Het gebied is niet ingericht op verblijven en ontmoeten. Hiermee vormt de eerste aanblik vanuit het station geen visitekaartje voor Doetinchem.

Ook ontbreekt er 'stedelijkheid'. Er zijn veel lege onbebouwde kavels. Er is geen functiemenging en er is buiten de reistijden weinig levendigheid. Het gebied heeft bij het station geen 'gezicht'. De menselijke maat in de openbare ruimte wordt gemist. Ruimtes zijn te groot en gericht op het gebruik van de auto.

### Handelingsperspectief

Voor het OV-knooppunt Doetinchem is een handelingsperspectief van het station en de omgeving opgesteld. Hierin staat naast een inventarisatie en beoordeling van de huidige situatie ook de ambities en plannen voor de toekomstige situatie voor het OV-knooppunt. Dit handelingsperspectief stelden we als gemeente op in nauwe samenwerking met NS, AGEM, ProRail, Arriva, Connexion, Provincie Gelderland en Rijkswaterstaat.

## Bebouwing en functies



**De spoorzone is opgebouwd uit verschillende stedelijke fragmenten. Er is al met al geen sprake van een samenhangend en aantrekkelijk gebied waarbij je de beleving voelt van een levendige stad.**

We zien veel gescheiden functies, waarbij werken het meest voorkomt. Op sommige plekken komt veel verandering van functie voor, doordat functies vervallen en er ruimte is om nieuwe toe te voegen. Daartegenover staat dat er plekken zijn die al lange tijd op dezelfde manier gebruikt worden, omdat die functies nog goed functioneren.

Verschiede industriële bedrijven in en rondom het gebied hebben milieufacturen, waar rekening mee gehouden moet worden. Met de ontwikkeling van Iseldoks zijn de eerste woningen en voorzieningen toegevoegd aan de noordwestkant van het gebied. Ten zuiden van het station staat een aantal grote kantoorpanden. De Oude IJssel ligt aan de westkant van het gebied. Vanuit het gebied is er nu geen verbinding met de Oude IJssel. De verschillende aanwezige functies staan op zichzelf.

Werken		37 kantoren
		74 bedrijven
Commercieel		17 winkels
Arbeitsplaatsen		3329 werknemers
Huidige economische kengetallen spoorzone		



Bedrijventerrein Verheulswede



Laborijn



Bibliotheek West Achterhoek



Creatieve bedrijvigheid zoals Streeckgenoot



Woongebied Iseldoks aan de Oude IJssel

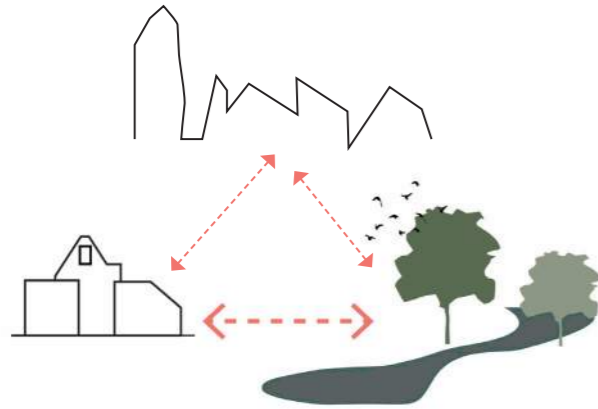


Milieufacturen bedrijvigheid

## 2.3 De 6 opgaven voor de spoorzone

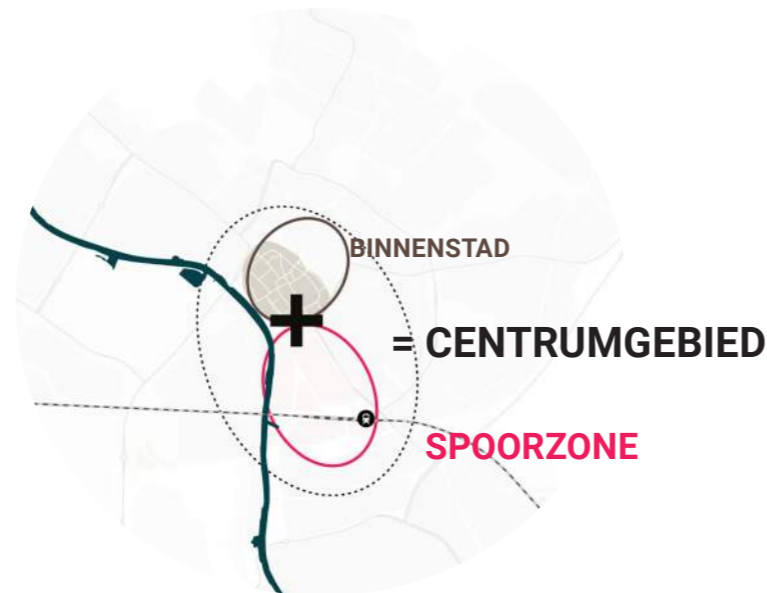
Op basis van de ambities, ruimtelijke analyse en de uitkomsten uit participatie zijn 6 opgaven voor de spoorzone geformuleerd.

1. Bouwen vanuit de kracht van Doetinchem
2. Meer stad maken
3. Plek voor iedereen
4. Mobiliteitshub van de Achterhoek
5. Verbinding, uitwisseling en samenhang
6. Een duurzame groei



### 1 Bouwen vanuit de kracht van Doetinchem

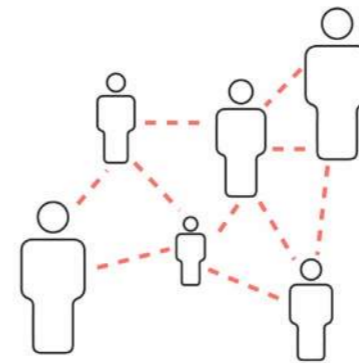
De groeiopgave voor Doetinchem is geen doel op zich, maar een kans om Doetinchem kwalitatief te versterken. Om op basis van de kracht van Doetinchem verder te bouwen. De kracht van de stad en regio zit in de groene uitstraling, de 'dorpse stedelijkheid', de onderlinge saamhorigheid, de werkmentaliteit en innovatie. De spoorzone is bij uitstek de plek waar dit samen kan komen.



### 2 Meer stad maken

We willen nieuwe woningen toevoegen die bereikbaar zijn voor alle doelgroepen. We willen de economie versterken, de werkgelegenheid toe laten nemen en ruimte bieden voor talent en innovatie. Daarbij bieden we ruimte voor onderwijs, maatschappelijke voorzieningen en werken we aan een uitgebreide recreatieve structuur. Kortom, 'meer stad' maken.

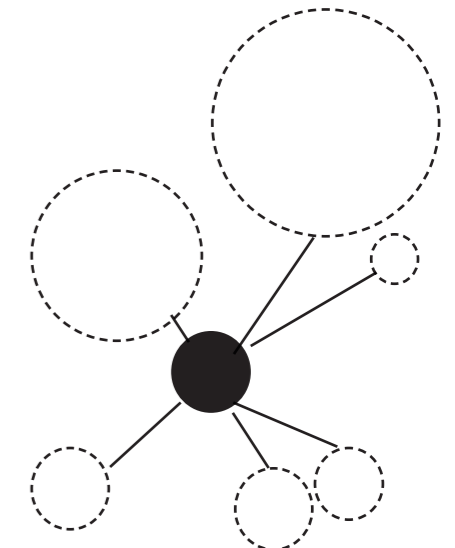
Met deze groeiambitie is het de opgave om de spoorzone aanvullend te laten zijn aan de binnenstad. Niet concurrerend. De spoorzone kent eigen kenmerken die samen met de binnenstad een centrumgebied vormt. Een gebied met stadse allure, dorpse gemoedelijkheid en een modern werklandschap.



### 3 Plek voor iedereen

De spoorzone moet een plek zijn voor iedereen. Een plek waar je je thuis voelt en waar mensen prettig samenleven. Een gebied dat aantrekkelijk is om te wonen, werken, leren, verblijven en te recreëren, met alle daarbij behorende stedelijke voorzieningen. De opgave is hier om een juiste balans in te vinden.

In het gebied staan verschillende type woningen, van luxe appartementen tot betaalbare woningen van huur tot koop. Samen met het bedrijfsleven en andere partners dragen we volop bij aan innovatie, leren, ambacht en bedrijvigheid; essentieel voor een inclusieve, duurzame en vitale stad. Ook een divers werkprogramma hoort hierbij. Dit zorgt voor meer werkgelegenheid en economische ontwikkeling.



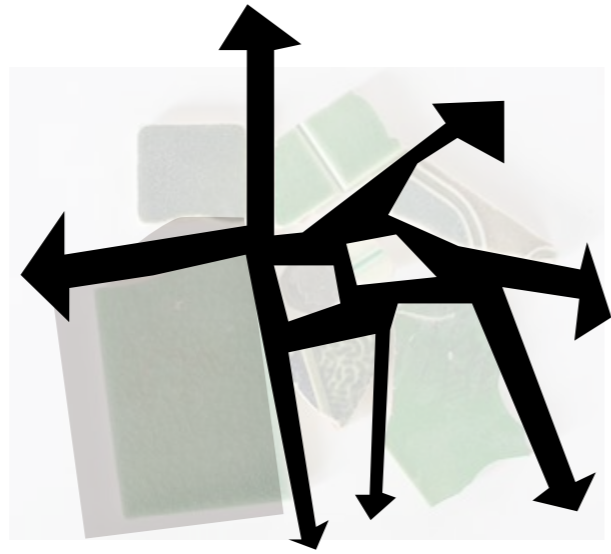
### 4 Mobiliteitshub van de Achterhoek

We reizen steeds meer. Niet alleen voor school of werk, maar ook voor een dagje uit. Deze verschillende stromen van vervoer komen samen op een vervoersknooppunt. Op deze locaties maken 'mobiliteitshubs' het verschil. Station Doetinchem is daar een voorbeeld van. Het vormt een essentiële schakel in de ontsluiting en bereikbaarheid van de hele Achterhoek.

De mobiliteitshub is een plek waar reizigers slim, schoon en vooral ook comfortabel overstappen. Je auto parkeren (om bijvoorbeeld) op de fiets verder te gaan, of de trein of bus te pakken. De directe omgeving van de mobiliteitshub is daarnaast een aantrekkelijke plek om te verblijven.



Huidige ruimtelijke situatie:  
Los mozaïek van stedelijke fragmenten



Structuurschets hecht verschillende gebieden aan elkaar

## 5 Verbinding, uitwisseling en samenhang

Uit de ruimtelijke analyse blijkt dat transformatie van de spoorzone een complexe uitdaging is. De spoorzone bestaat uit verschillende stedelijke gebieden, elk met hun eigen kenmerken en gebruik. De opgave hierbij is om deze verschillende gebieden samen meer te laten zijn, dan ieder gebied afzonderlijk. Sterker maken wat sterk is, en toevoegen wat mist. Hierbij gaat stations- en stadsontwikkeling hand in hand. De opgave ligt dan ook op het maken van verbinding, het stimuleren van uitwisseling en het brengen van samenhang.



“WE MAKEN STERKER WAT  
STERK IS, EN WE VOEGEN  
TOE WAT MIST”

## 6 Een duurzame groei

De overkoepelende opgave is om zowel een kwantitatieve als kwalitatieve groei in de spoorzone na te streven; een duurzame groei. Het is de kunst om in iedere opgave dwarsverbindingen aan te brengen met andere opgaven. Zo ontstaan win-win situaties. Door losse ingrepen aan elkaar te koppelen, ontstaan systemen en groeit de impact. Deze aanpak maakt de ontwikkeling van de Spoorzone Doetinchem tot een toonbeeld van duurzame gebiedsontwikkeling.

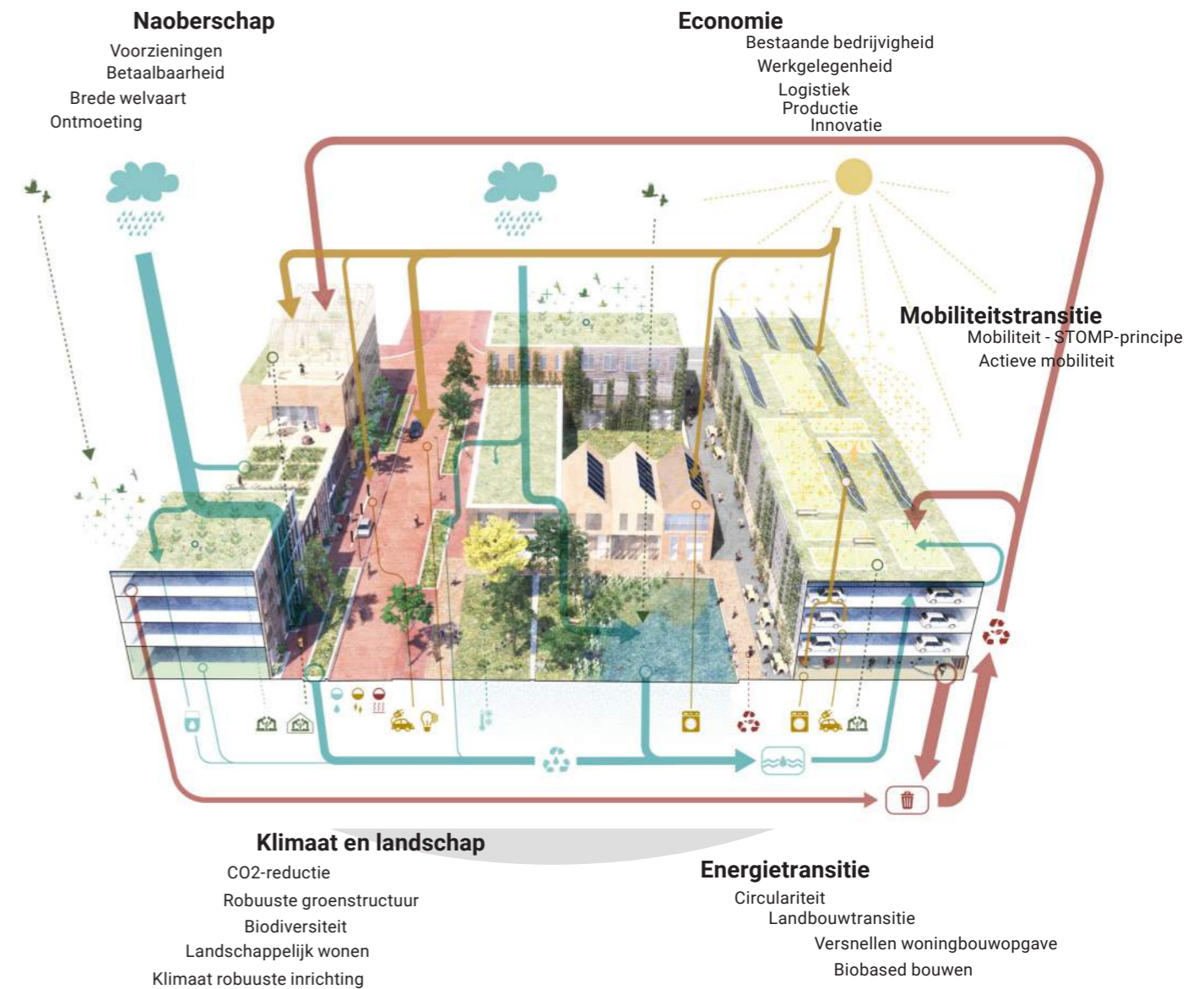
### Inzetten op koppelkansen

Koppelkansen is een abstract, maar belangrijk begrip in alle opgaven. Het combineren van functies zal helpen om kwaliteiten te behouden en tegelijkertijd door te groeien naar een toekomstbestendig Doetinchem. In de spoorzone is het de opgave om deze filosofie tot uiting te brengen.

#### Voorbeelden

Een greep uit de kansen die dit biedt: Door het planten van veel bomen en het bieden van ruimte voor water kan hittestress en droogte worden tegengegaan en beter omgegaan worden met het veranderende klimaat. Er ontstaan tegelijkertijd aantrekkelijke plekken voor zowel mens als dier. De groene en blauwe structuren bieden weer ruimte voor nieuwe mogelijkheden voor sport, bewegen en recreatie. Dit draagt bij aan meer sociale verbondenheid. Deze sociale verbondenheid kan weer verder versterkt worden door veel aandacht te besteden aan plekken voor ontmoeting en voorzieningen voor de buurt en stad. Maar er liggen ook koppelkansen door bijvoorbeeld te werken aan slimme en schone bouwlogistiek en prefabricage. Een manier van bouwen die ook de stikstofuitstoot vermindert, de bouwproductie versnelt en de betaalbaarheid verhoogt. Wellicht liggen er kansen om dit ook aan de landbouwtransitie te koppelen door de productie van biobased bouwmaterialen en het sluiten van bouw- en grondstoffenkringlopen. De economische structuur kan verder versterkt worden door te bouwen aan een divers stedelijk werkprogramma en tegelijkertijd koppelkansen te zoeken met andere thema's zoals vergroening, energie en circulariteit.

Kortom, allemaal kansen die uitgaan van het verbinden van opgaven, waardoor we meerwaarde creëren en bouwen aan een gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. De spoorzone is bij uitstek de plek hiervoor om dit waar te maken.



**Een duurzame groei door het koppelen van transitieopgaven**

# 3. BOUWSTENEN

Het transformeren van de spoorzone naar een bruisend stuk stad vergt een lange adem. Om deze ontwikkeling extra kracht bij te zetten is er een drietal bouwstenen opgezet. Deze zijn op basis van de gebiedscafés, opgaven en ruimtelijke analyse opgesteld.

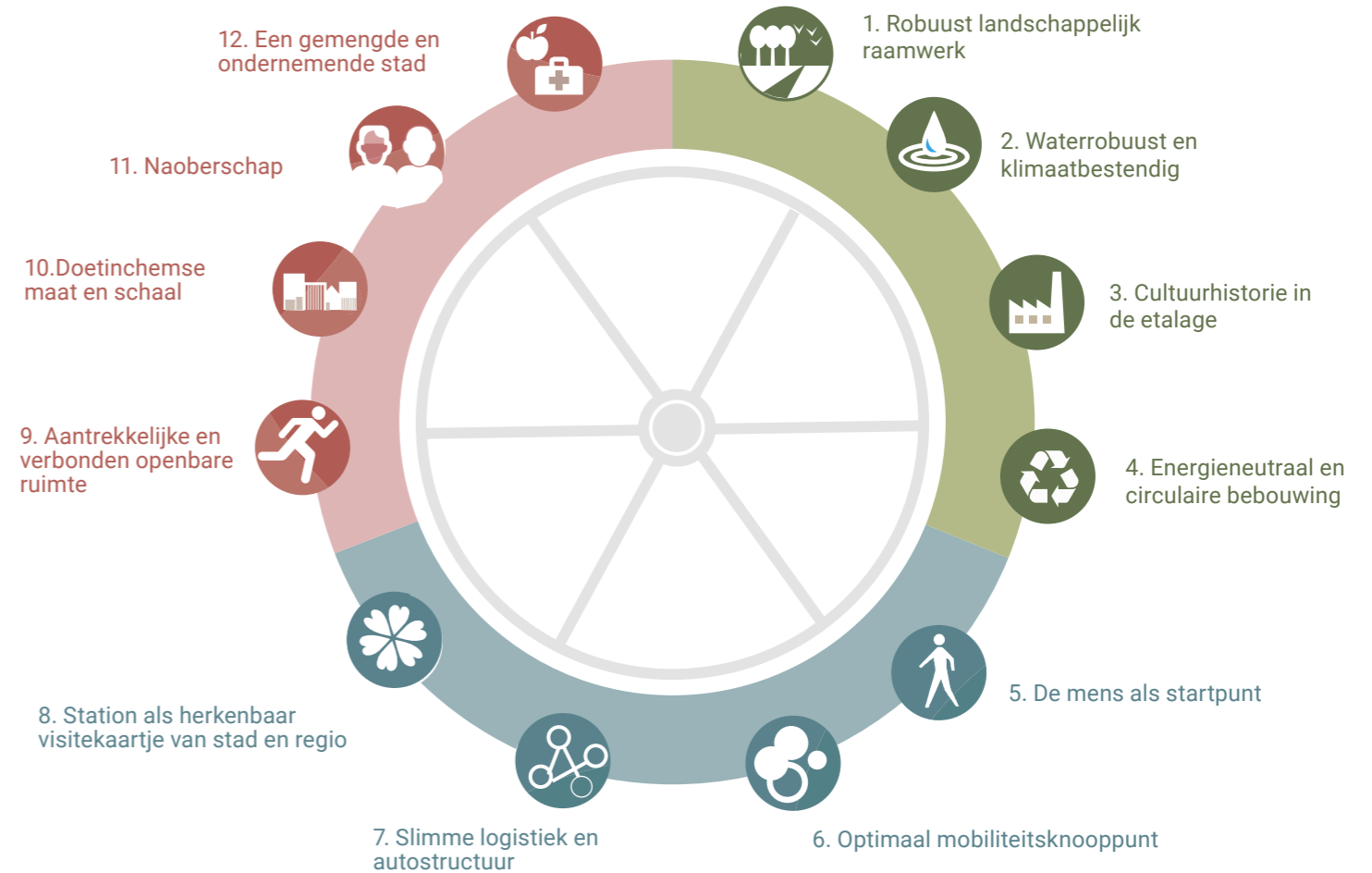
Deze bouwstenen, in de vorm van een ‘ontwikkelkompas’, vormen de leidraad in de duurzame ontwikkeling van het gebied. Ze geven houvast om ambities waar te maken. Ze geven richting aan de ruimtelijk-functionele structuur en de afzonderlijke ontwikkelingen.

In dit hoofdstuk worden de bouwstenen verdiept.

“EEN DUURZAME  
SCHAALSPRONG VAN  
DE SPOORZONE EN  
TEGELIJKERTIJD EEN  
ENORME IMPULS VOOR  
STAD EN REGIO.”

## Doetinchemse stedelijkheid

## Gezonde en groene leefomgeving



## Hub van stad en Achterhoek

## 3.1 Gezonde en groene leefomgeving

De Spoorzone Doetinchem bouwt door aan de sterke relatie met het landschap en de Oude IJssel. Vanuit de bodemcondities en het water wordt verder gebouwd aan een stevig en robuust landschappelijk raamwerk. Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen vormen ankerpunten in de ontwikkeling. De spoorzone draagt bij aan de transitie naar een energieneutrale en circulaire bouweconomie.



1. Robuust landschappelijk raamwerk



2. Waterrobuust en klimaatbestendig



3. Cultuurhistorie in de etalage



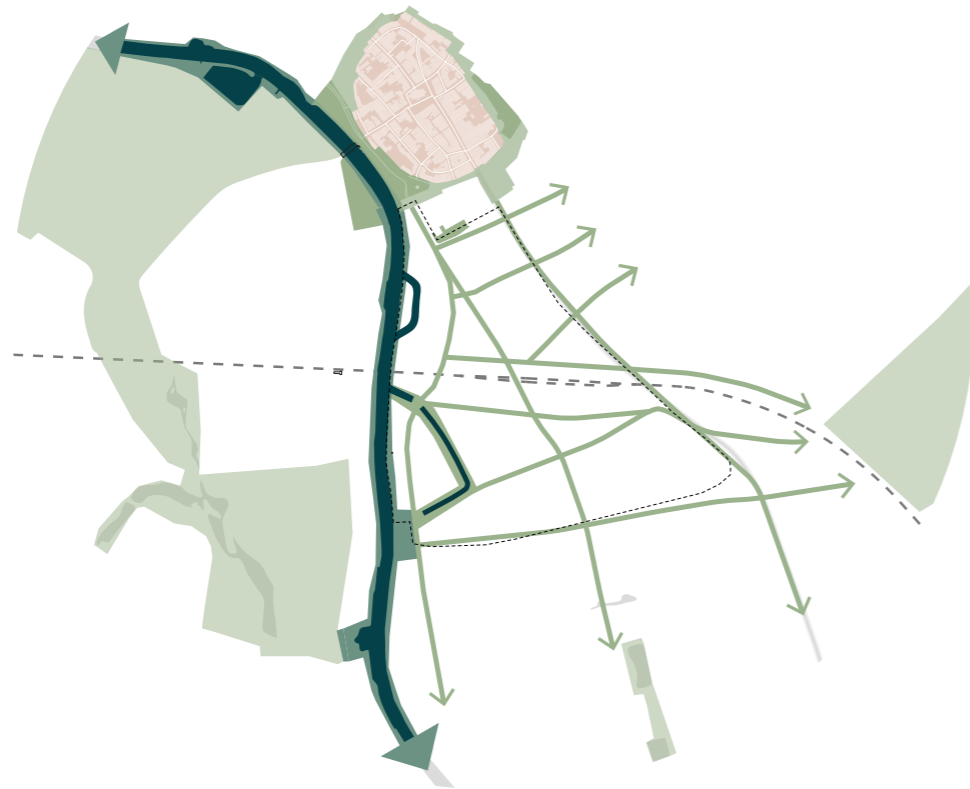
4. Energieneutraal en circulaire bebouwing





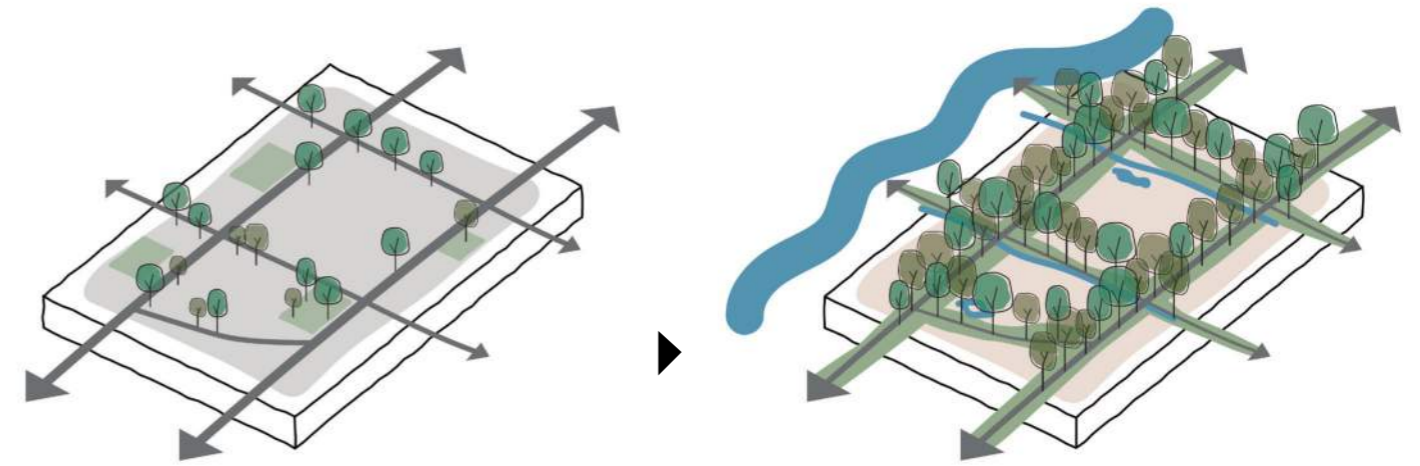


# 1. Robuust landschappelijk raamwerk



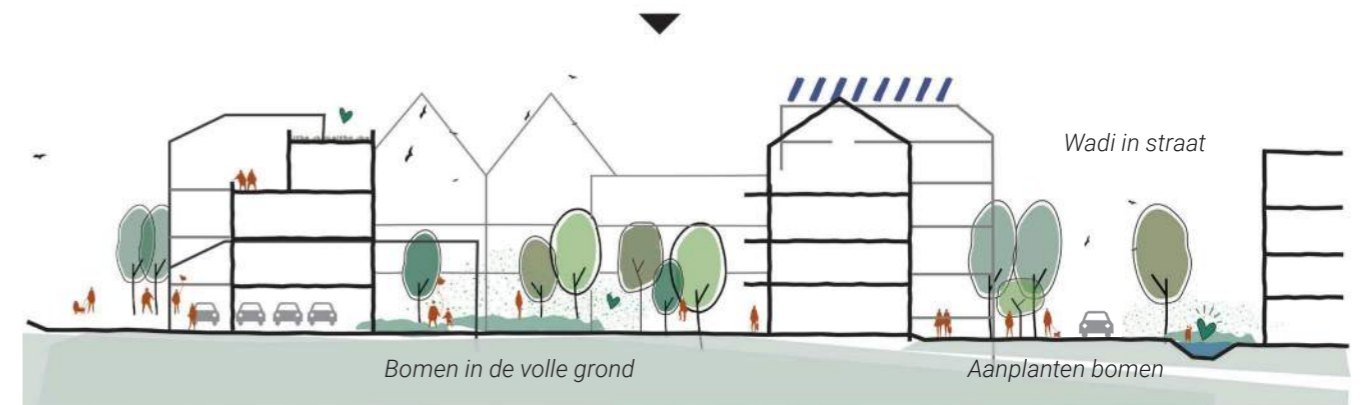
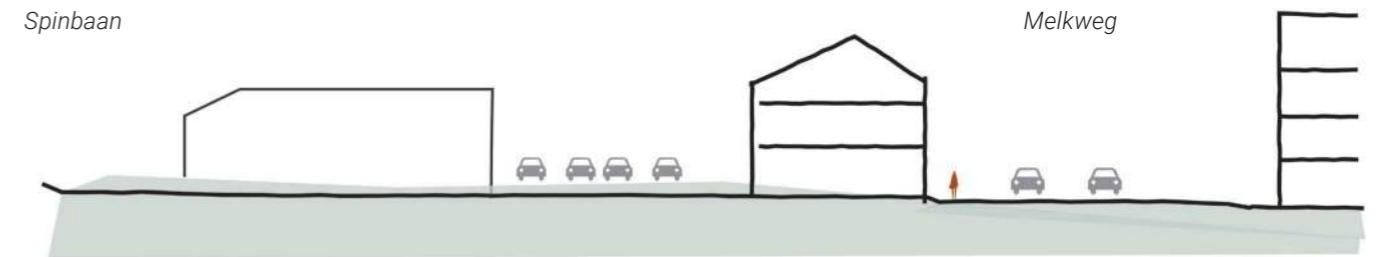
**De basis van de structuurschets begint bij een stevig landschappelijk raamwerk. Veel groen en water geven het gebied een groene en aantrekkelijke impuls.**

Hoe willen we dit doen? Het netwerk van ecologische hoofdstructuren als de Oude IJssel en het natuurgebied de Zumpe, willen we versterken en meer met elkaar verbinden. De verscholen Oude IJssel willen we meer verbinden met de stad door nieuwe groene verbindingen van straten, velden en parken. De bestaande bomenstructuur willen we zoveel mogelijk behouden en in de openbare ruimte zien we veel ruimte voor wateropvang en groen. De straten krijgen meer karakter door een variatie aan boom- en plantensoorten. Binnenterreinen worden vergroend met veel ruimte voor bomen in de volle grond.



Van functionele openbare ruimte met versnipperd groen

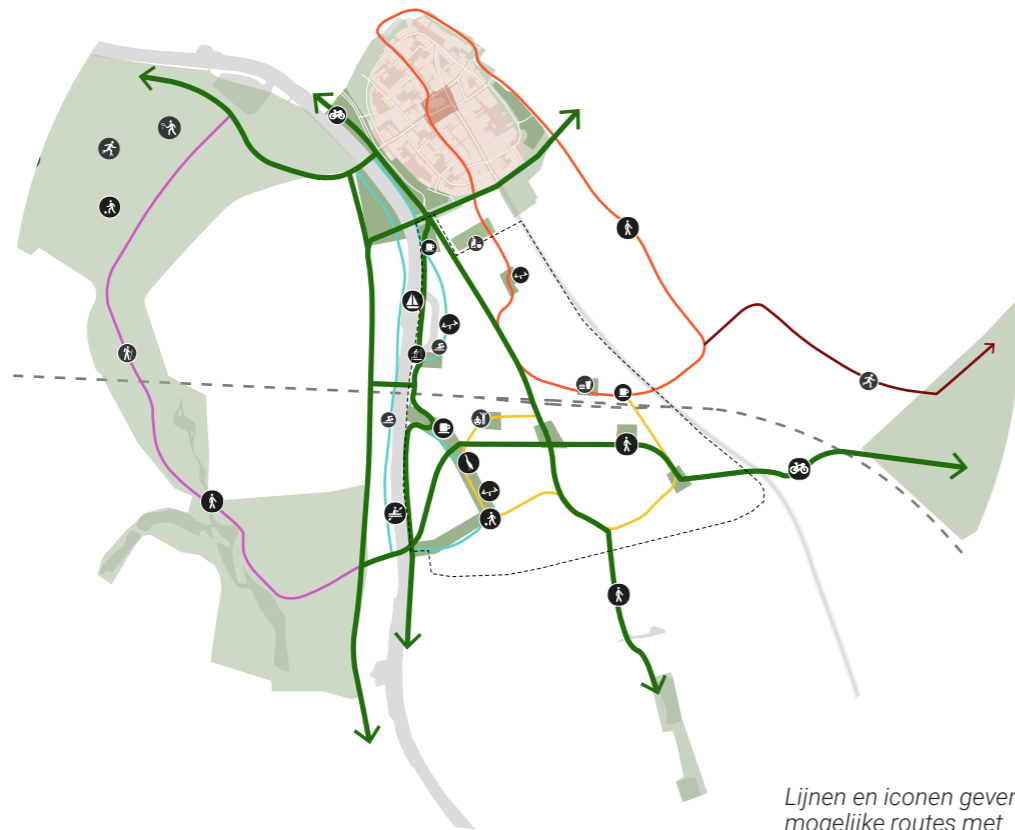
Naar groene en verbonden openbare ruimte met veel ruimte voor klimaatadaptatie



Bomen in de volle grond

Aanplanten bomen

## Een gezonde buitenruimte voor iedereen



Lijnen en iconen geven  
mogelijke routes met  
activiteiten weer

**Binnen dit robuuste landschappelijk raamwerk krijgt beweging voor jong en oud speciale aandacht. De inrichting daagt uit om te bewegen, ontspannen, sporten en te recreëren.**

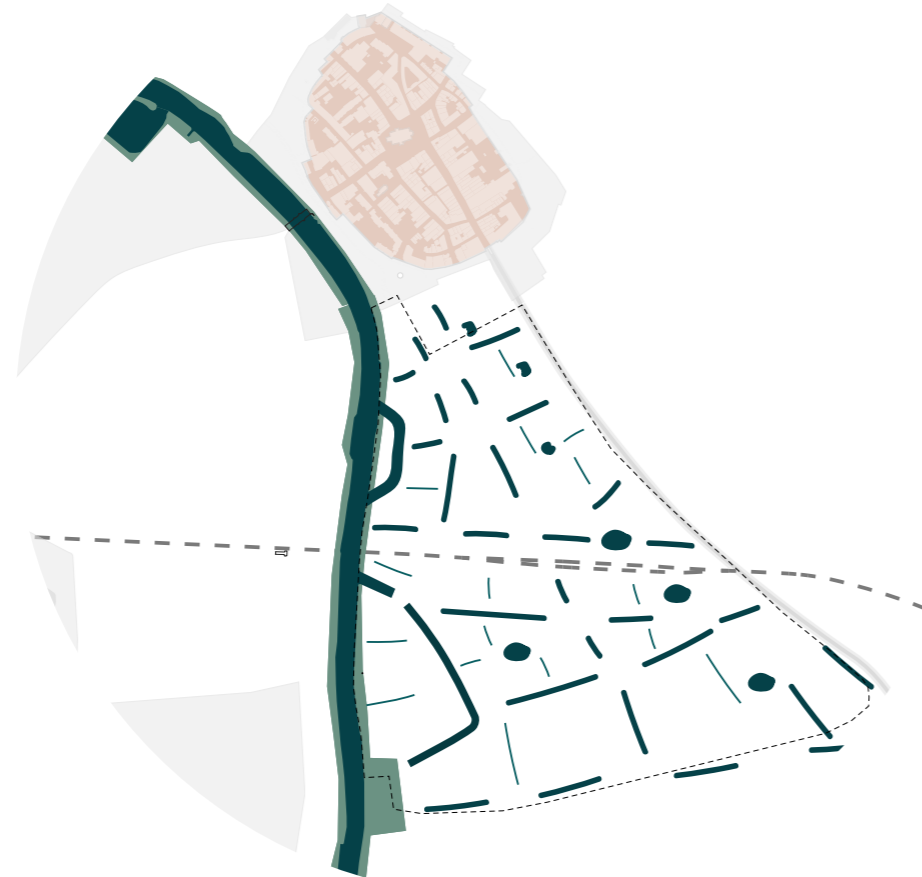
We leggen aantrekkelijke en veilige routes aan om het lopen en fietsen te stimuleren. Er ontstaan interessante (hardloop) rondjes. Met name de beleving en toegankelijkheid van de Oude IJssel is hierin belangrijk. Recreëren op of langs het water van de Oude IJssel maken we mogelijk door interessante plekken aan te leggen. Daarnaast takken we met recreatieve routes aan op het landelijk gebied. Dit draagt bij aan de recreatieve verbondenheid met de regio. In de buitenruimte is er op allerlei plekken en manieren ruimte voor sport en spel.



Elementen in de openbare ruimte bevorderen beweging en ontmoeting voor jong en oud



## 2. Waterrobuust en klimaatbestendig



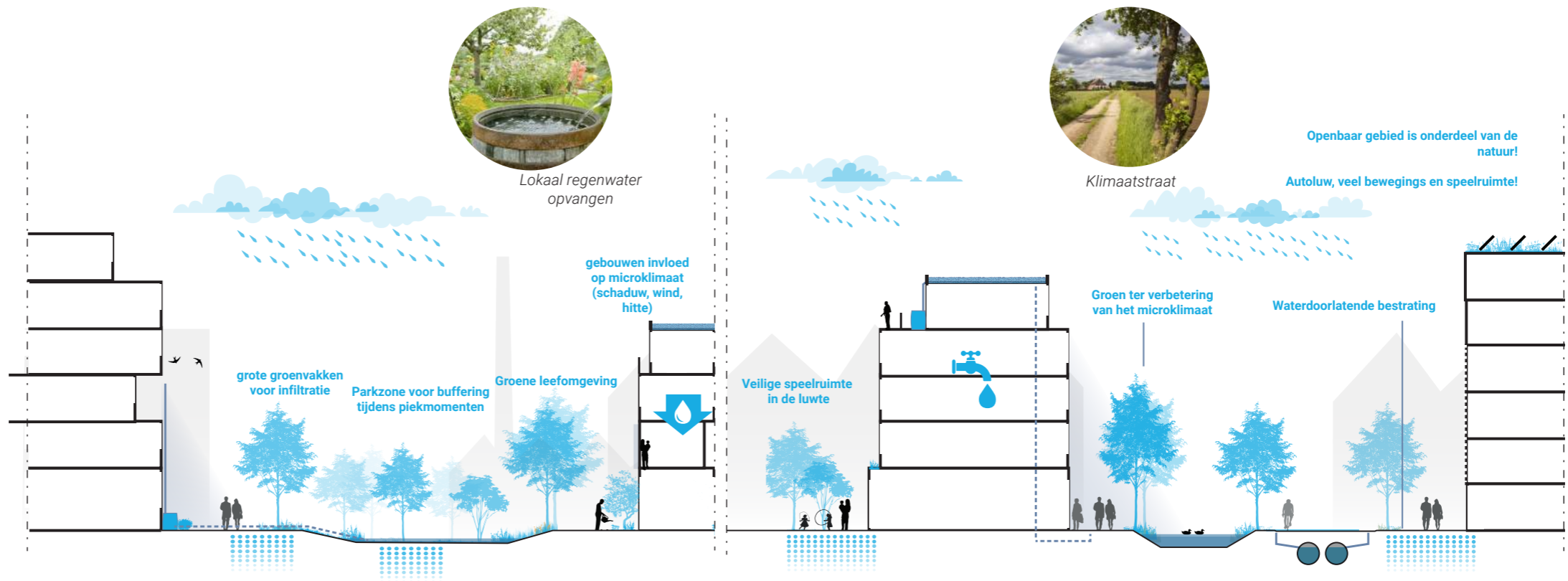
**Het klimaat verandert en dit vraagt om de omgeving klimaatbestendiger in te richten. Ook voor de toekomstige ontwikkeling van de spoorzone is dit belangrijk. Het geeft tegelijkertijd identiteit aan het gebied.**

We zetten ons daarom in voor een groene en klimaatadaptieve inrichting van zowel de openbare ruimte als de bebouwing. In de straten, binnenterreinen, op de daken en aan de gevels wordt groen toegevoegd om meer water vast te houden. Door deze adaptieve aanpak kunnen we hittestress, droogte en wateroverlast tegengaan. Daarnaast is het niet meer wenselijk om het regenwater af te voeren naar het riool. Schoon (hemel)water hoeven we niet te zuiveren, maar kunnen we direct teruggeven aan de natuur. Op deze manier maken we van water een belangrijke karaktereigenschap, tot in de vezels van de spoorzone. Water komt terug in wadi's in de straten, parkruimtes voor waterbuffering en binnentuinen met waterberging. We onderzoeken of we de historische rivierloop van de Oude IJssel kunnen herstellen met een waterinfiltratiepark. Al met al draagt dit bij aan een robuust watersysteem, dat tegelijkertijd beleefbaar is en sfeer en karakter geeft aan het gebied.

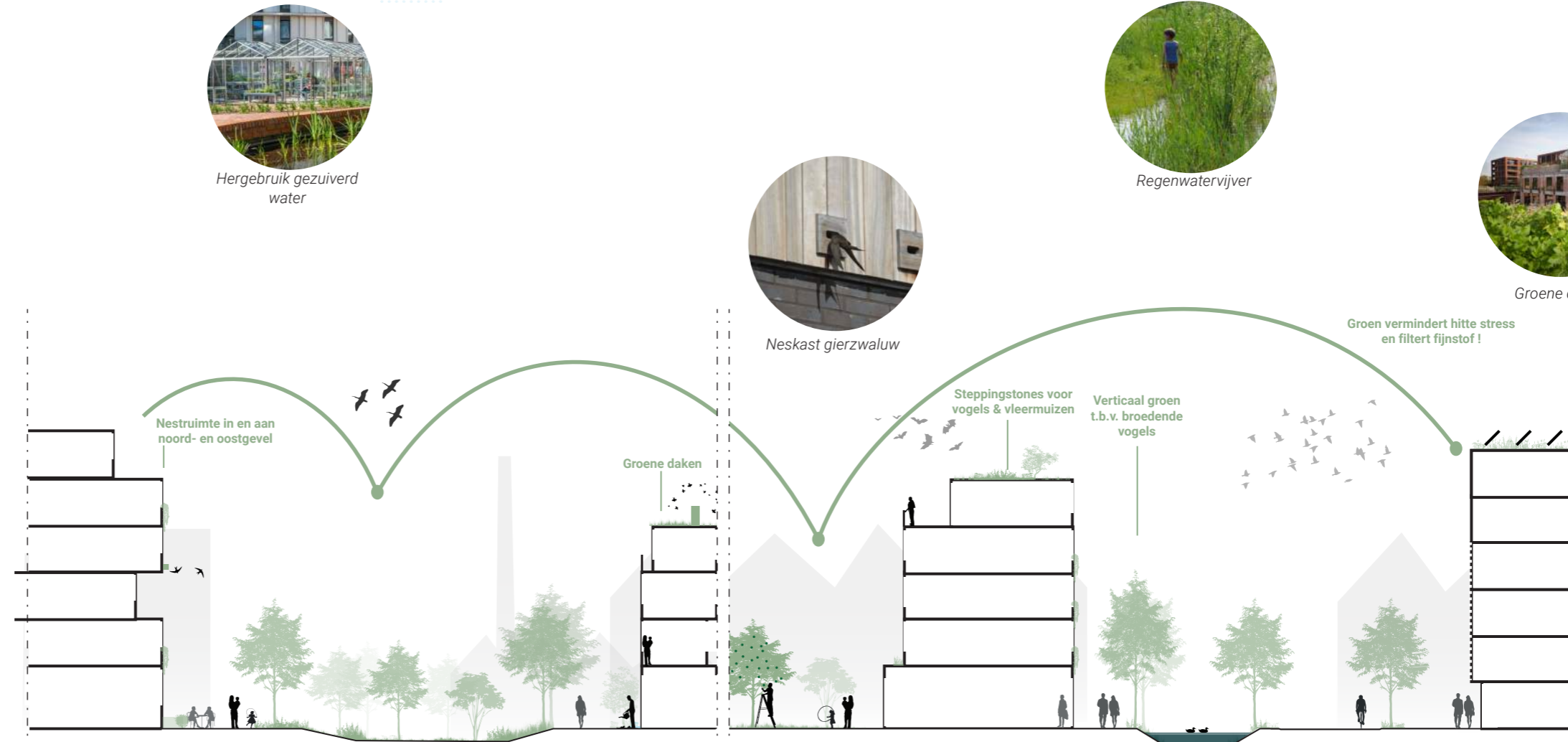
## “DE ERVARING VAN WATER TOT IN DE VEZELS VAN DE SPOORZONE”



Ook op het niveau van het gebouw en de buurt krijgt klimaatadaptatie aandacht. Voldoende groen, het vasthouden van hemelwater en het besparen op het drinkwatergebruik staan daarbij centraal. We gaan zuinig om met drinkwater. We willen de milieu-impact van het zuiveren en het transporteren van drinkwater verminderen.



Ook op het straatniveau is in de spoorzone veel winst te behalen om de biodiversiteit en de natuurbeleving te vergroten. Zo leeft de stad met de natuur. In deze structuurschets geven we hiervan enkele voorbeelden van mogelijke maatregelen.



Hergebruik gezuiverd water



Regenwatervijver



Nestkast gierzwaluw



Groene daken



Eetbare tuin



Vleermuiskast in gevels



### 3. Cultuurhistorie in de etalage



**Verskillende 'karaktermakers' kenmerken het gebied. We benutten deze verschillende cultuurhistorische en landschappelijke karakteristieken op een geheel, eigentijdse wijze.**

Denk hierbij bijvoorbeeld aan monumentale en beeldbepalende bebouwing. Maar ook landschappelijk zijn er waardevolle structuren als de Oude IJssel met historische meandering en de groene gordel om de binnenstad. Dit zijn karakteristieke elementen voor de ontwikkeling. Ze geven herkenbaarheid en eigenheid aan het gebied. We leggen de nadruk op het behouden van erfgoedwaarden met oog voor de veranderende eisen van de tijd. Het behoud van erfgoed en de ontwikkeling van de spoorzone gaan zo hand in hand en versterken de culturele identiteit van het gebied.



Fabriek voor diervoeding aan de Oude IJssel



Fooddock Deventer



Nieuwe plekken aan het water



Papierfabriek Doetinchem



Papierfabriek Zanders, Duitsland, Karres en Brands

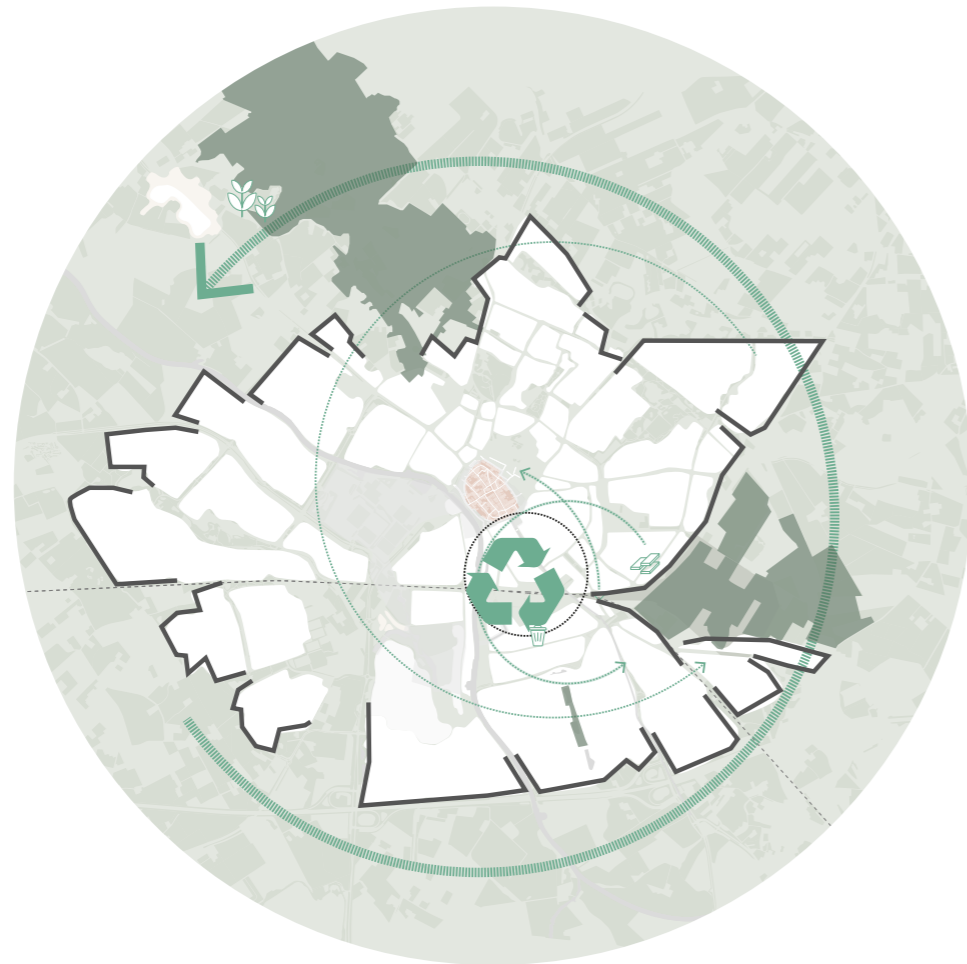
Verre toekomst?

**“WE ZETTEN VERSCHOLEN  
CULTUURHISTORIE IN DE ETALAGE”**





## 4. Energieneutraal en circulaire bebouwing



**In de Spoorzone Doetinchem werken we samen om circulariteit te integreren in het gebied. Dit vormt tegelijkertijd een testruimte, aanjager en een voorbeeld voor de Cirkelregio de Achterhoek.**

Nederland heeft als doelstelling om in 2050 volledig circulair te zijn. Daar zijn we nog lang niet. In de Spoorzone Doetinchem liggen veel kansen hiervoor. Het gaat dan om minder materiaalgebruik, hoogwaardig hergebruik van materialen en het inzetten op biobased bouwmaterialen.

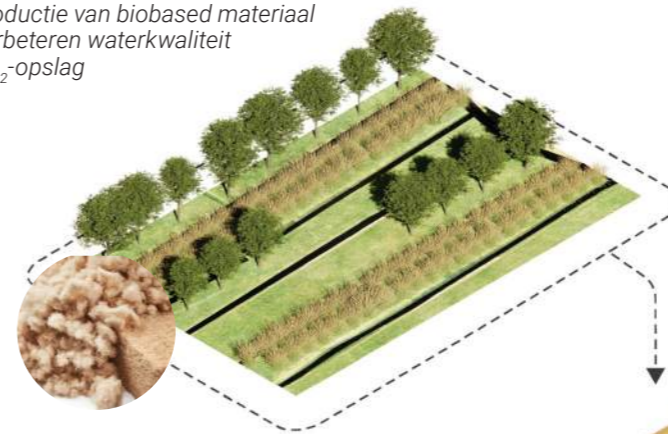
Tijdens de aanleg en het gebruik worden zo min mogelijk grondstoffen in het gebied toegepast en wordt er circulair omgegaan met het grondgebruik. Ook worden de openbare ruimte en woningen aangelegd met zo veel mogelijk demontabele en herbruikbare materialen. De ambitie is om een deel van de woningen biobased te bouwen en/of modulair op te zetten. Denk aan hennep, vlas, stro, riet etc. als landschappelijke stromen te gebruiken voor tal van toepassingen als touw, verf, linnen, muren en daken. Er liggen zo veel koppelkansen. Denk aan de versnelling van de woningbouw, betaalbaar wonen, landbouwtransitie en bijdrage aan de stikstofproblematiek.

## “DE SPOORZONE ALS SHOWCASE, AANJAGER EN TESTRUIMTE VAN DE CIRKELREGIO DE ACHTERHOEK”

### Regio Achterhoek

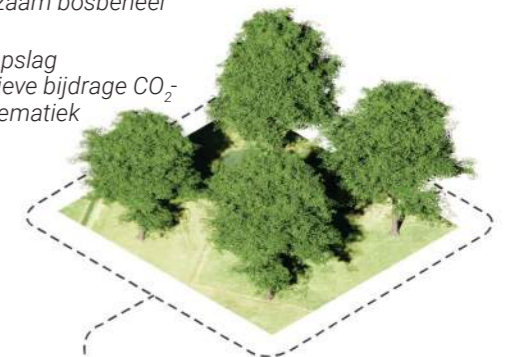
Een landelijk gebied waar functies elkaar versterken

Productie van biobased materiaal  
Verbeteren waterkwaliteit  
CO<sub>2</sub>-opslag



Houtproductie  
Duurzaam bosbeheer

CO<sub>2</sub>-opslag  
Positieve bijdrage CO<sub>2</sub>-problematiek



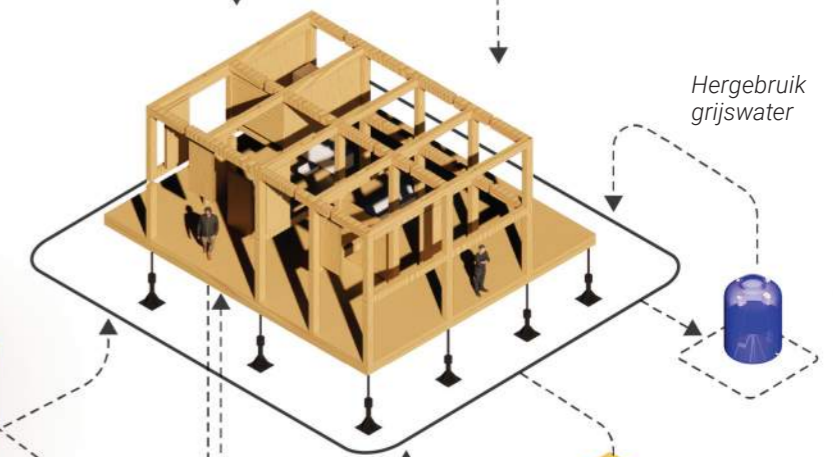
Prefabricage  
Modulair  
Demontabel



Fabriek

Minimale stikstofuitstoot

Versnelling productie



Hergebruik grijswater

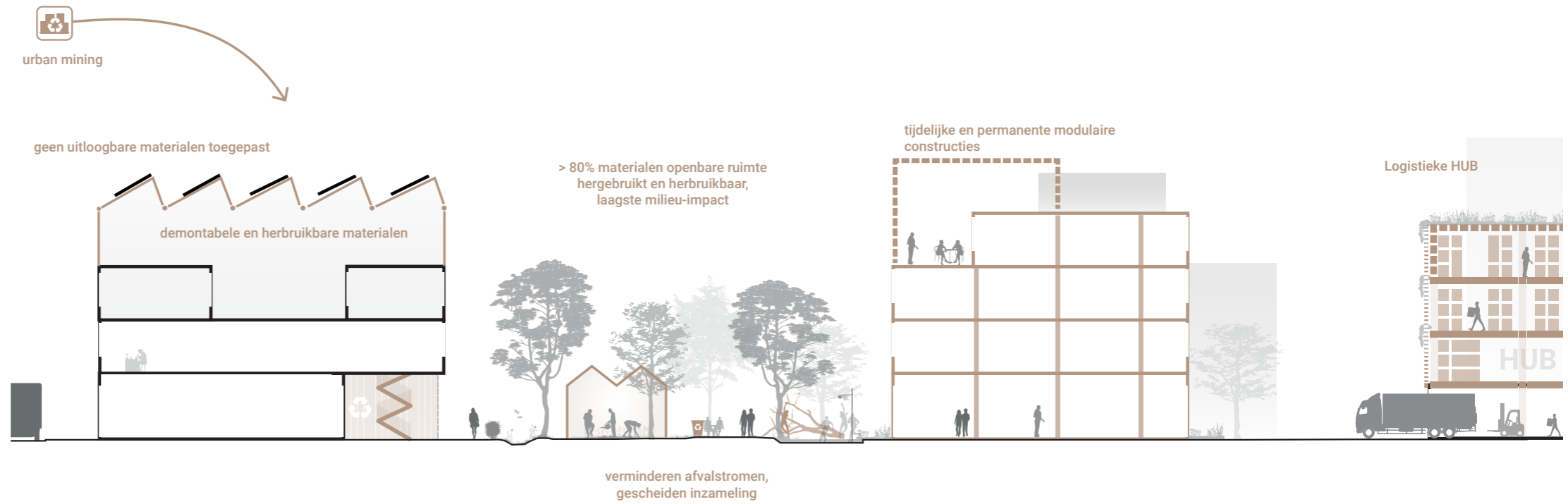
Warmte koudeopslag

Lokale energieopslag  
Batterij van de buurt

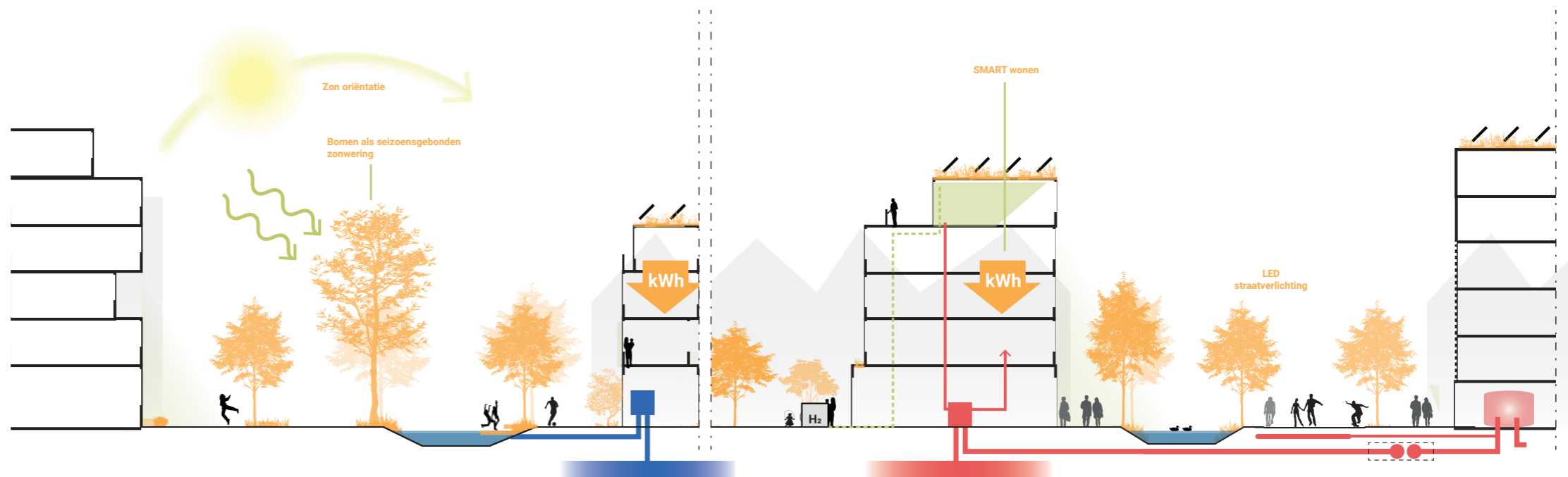
Spoorzone



Ook op het niveau van het gebouw en het bouwblok zoeken we naar mogelijkheden om te bouwen aan een energieneutraal en circulair gebied. Hierin zijn verschillende pijlers, zoals biobased bouwen, duurzame logistiek, het gebruiken van reststromen en modulaire bouwconcepten als 'Flexwonen' voor het verminderen en hergebruik van materialen.



In het gebied werken we actief samen aan de productie, de opslag en het verminderen van het energieverbruik.





## 3.2 Hub van stad en Achterhoek

Naast het stevige landschappelijk raamwerk is een goed functionerend mobiliteitssysteem essentieel. Een systeem, waarbij er een balans is in vervoersmiddelen en waarbij een optimaal functionerend mobiliteitsknooppunt ontstaat. Voor Doetinchem en de Achterhoek. We nemen hierbij de mens als startpunt.





## 5. De mens als startpunt



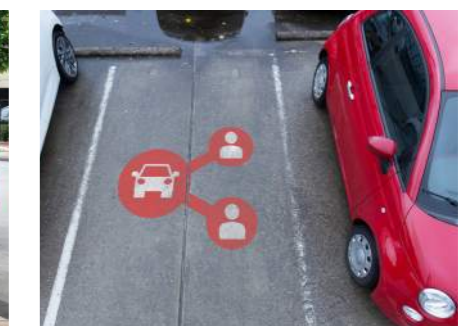
**Om de leefbaarheid te verhogen en de ambities voor een duurzame inrichting van de openbare ruimte te realiseren wordt er gebruik gemaakt van het STOMP-principe.**

In het STOMP-principe staat de auto niet langer centraal bij de inrichting van de (verkeers)ruimte, maar gaan we uit van deze volgorde; de voetganger (**S**tappen), de fietser (**T**rappen), het **O**penbaar vervoer, deelmobiliteit (**M**aaS). Tot slot kijken we naar de **P**rivéauto bij de inrichting van het gebied. Het 'STOMP-principe' is een belangrijk uitgangspunt, waarin de mens centraal staat in gebiedsontwikkelingen en welke invulling geeft aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van de gebieden.

De spoorzone vormt hiervoor de uitgelezen locatie om dit mobiliteitsprincipe toe te passen. De spoorzone is onderdeel van het mobiliteitsplan van Doetinchem. Gemeente Doetinchem werkt op dit moment aan de verdere uitwerking van het mobiliteitsplan.

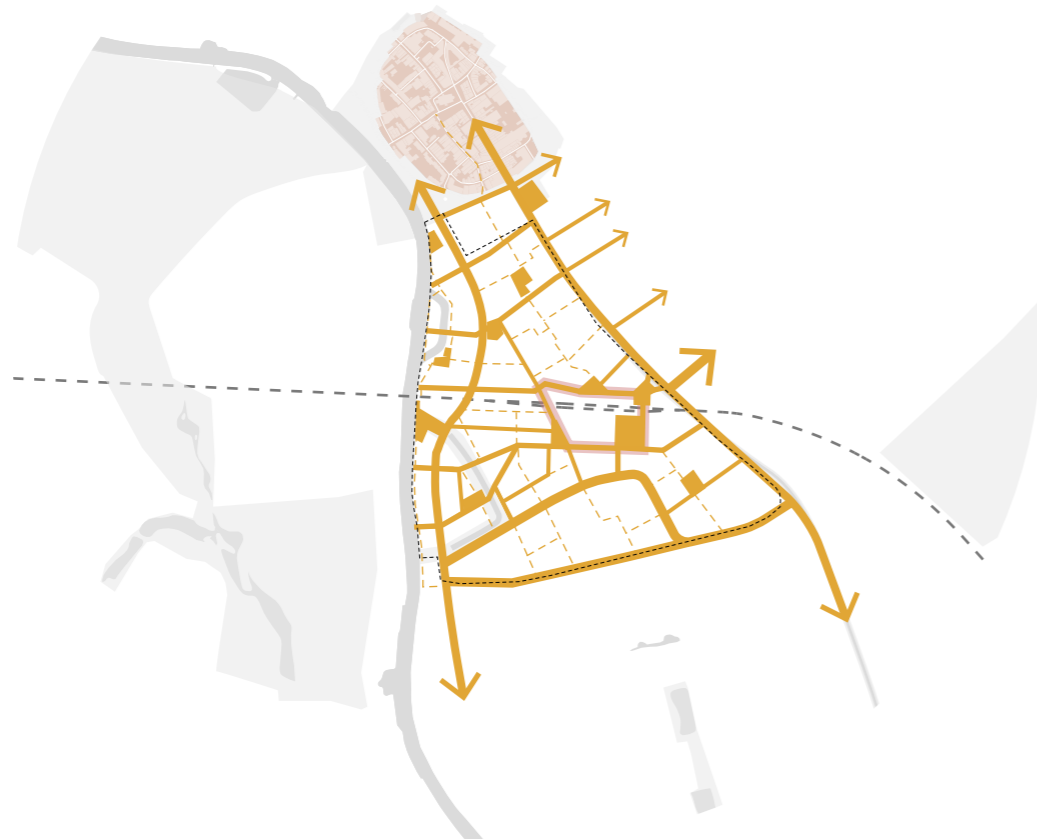
**“IF YOU PLAN CITIES FOR CARS AND TRAFFIC, YOU GET CARS AND TRAFFIC, IF YOU PLAN FOR PEOPLE AND PLACES YOU GET PEOPLE AND PLACES,”**

William H. Whyte  
Social life of Small urban places, 1980



Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service, Privéauto (STOMP)

## Ruimte voor de voetganger (Stappen)



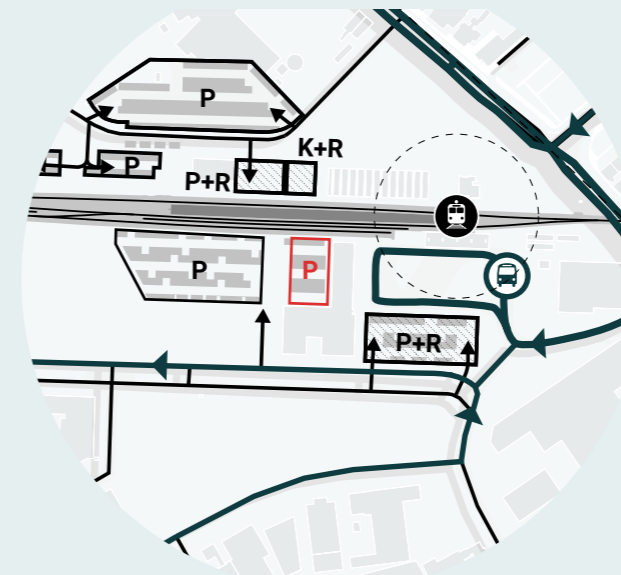
**Op verschillende plekken is de ruimte voor de voetganger (te) beperkt. We werken dan ook aan een fijnmazig netwerk van straten, pleinen en binnenruimtes.**

Op dit moment biedt een groot deel van de spoorzone veel ruimte aan de auto en zwaarder verkeer. Op verschillende plekken is de ruimte voor de voetganger (te) beperkt. Voor de toekomst werken we aan een prettige balans in de toegankelijkheid voor zowel de voetganger, de fiets als de auto. De voetgangers en fietsers krijgen hierin veel ruimte.

De openbare ruimte vormt dan ook een belangrijk onderdeel van de herinrichtingsopgave. Er komt een fijnmazig netwerk van straten, pleinen en binnenruimtes. Dit netwerk voegt stedelijke beschutting toe en is aantrekkelijk om te verblijven. Er zijn verbeterde looproutes tussen het station en de binnenstad. De Oude IJssel willen we verbinden met het stationsgebied. Waar mogelijk komen er nieuwe langzaam verkeersverbindingen over of onder het spoor.

## Verdieping op stationsomgeving

De omgeving rondom het station is in de afgelopen jaren flink veranderd en verbeterd. Uit de analyse van de huidige stationsomgeving komt naar voren dat er nog meer kansen liggen. In het handelingsperspectief wordt duidelijk dat het mobiliteitsknooppunt met name ingericht is als overstapmachine. De auto is dominant en de overstap tussen bus en trein is functioneel. In de toekomstige situatie ontstaat er voor de voetganger rond het station een compact netwerk met een stationsstraat, pleinen en parken. De inrichting helpt de voetganger om vanuit het station de omgeving te betreden met logische en prettige routes richting de binnenstad. De inrichting geeft aan beide zijden van het station een warm welkom.



*Van verkeersmachine*



*Naar voetganger centraal, met een aantrekkelijk omgevingsdomein.*



*Huidige situatie stationsgebied Doetinchem*



*Voetganger centraal in stationsgebied Zwolle*



Huidige situatie Stationsstraat

**“ZODRA JE HET STATION UITSTAPT, STA JE DIRECT MIDDEN IN DE STAD”**



Droombeeld Stationsstraat



## 6. Optimaal mobiliteitsknooppunt

### Fiets (Trappen)



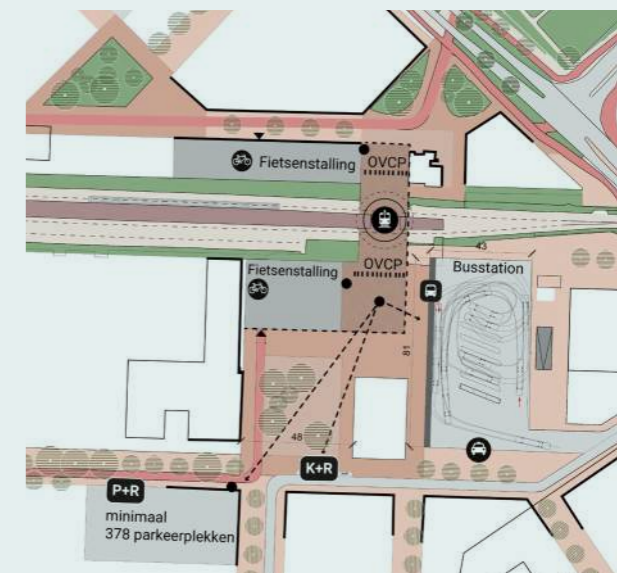
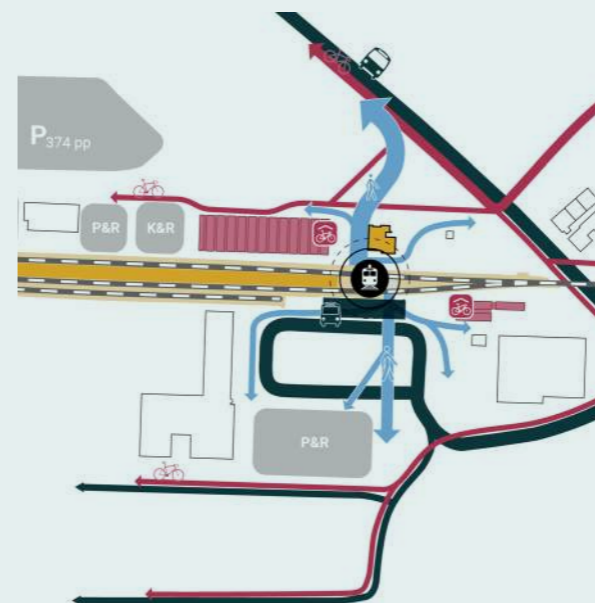
**De fiets-trein verbinding is erg belangrijk. We werken dan ook aan stevige fietsverbindingen. Rond het station liggen goede en comfortabele fietsenstallingen. Logistiek en fiets wordt zoveel mogelijk van elkaar gescheiden.**

De fiets is een belangrijk vervoersmiddel. Brede, overzichtelijke en veilige fietsroutes vormen dragers in het gebied. Er wordt aangetakt op het regionale netwerk van de Achterhoek. Er worden nieuwe verbindingen over de Oude IJssel gemaakt om de omliggende buurten optimaal te verbinden. Aan de zuidzijde van het spoor worden logistieke routes en fietsroutes zo veel mogelijk van elkaar gescheiden. De Hamburgerbroeklaan wordt heringericht als een aantrekkelijke straat.

De overstap van de trein en de fiets wordt zo soepel mogelijk vormgegeven. De toegangen naar de fietsstallingen en de looproutes naar het station zijn logisch gepositioneerd en goed herkenbaar. Er is ruime parkeergelegenheid voor verschillende type fietsen aanwezig. De overstap tussen de fiets en de trein is zo kort en comfortabel. De fietsenstallingen bieden ruimte om meer voorzieningen toe te voegen, zoals bijvoorbeeld een fietsenmaker, servicepunten en pakketdiensten.

### Verdieping op stationsomgeving

Door de introductie van een centraal stationsplein aan de zuidzijde krijgt de voetganger ruim baan en worden bus- en ketenvoorzieningen op logische wijze georganiseerd. Illustratieve schetsverkenning uit het handelingsperspectief. In een vervolgfase onderzoeken we dit verder.



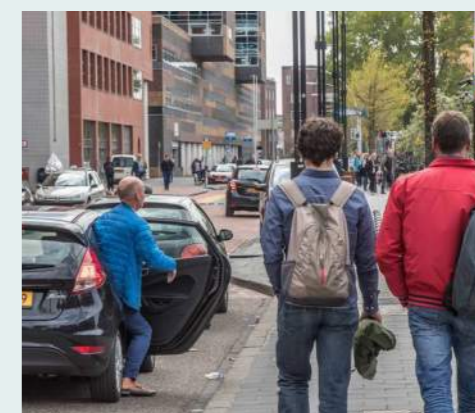
Betere fietsenstallingen



Toegankelijk voor verschillende vervoersmiddelen

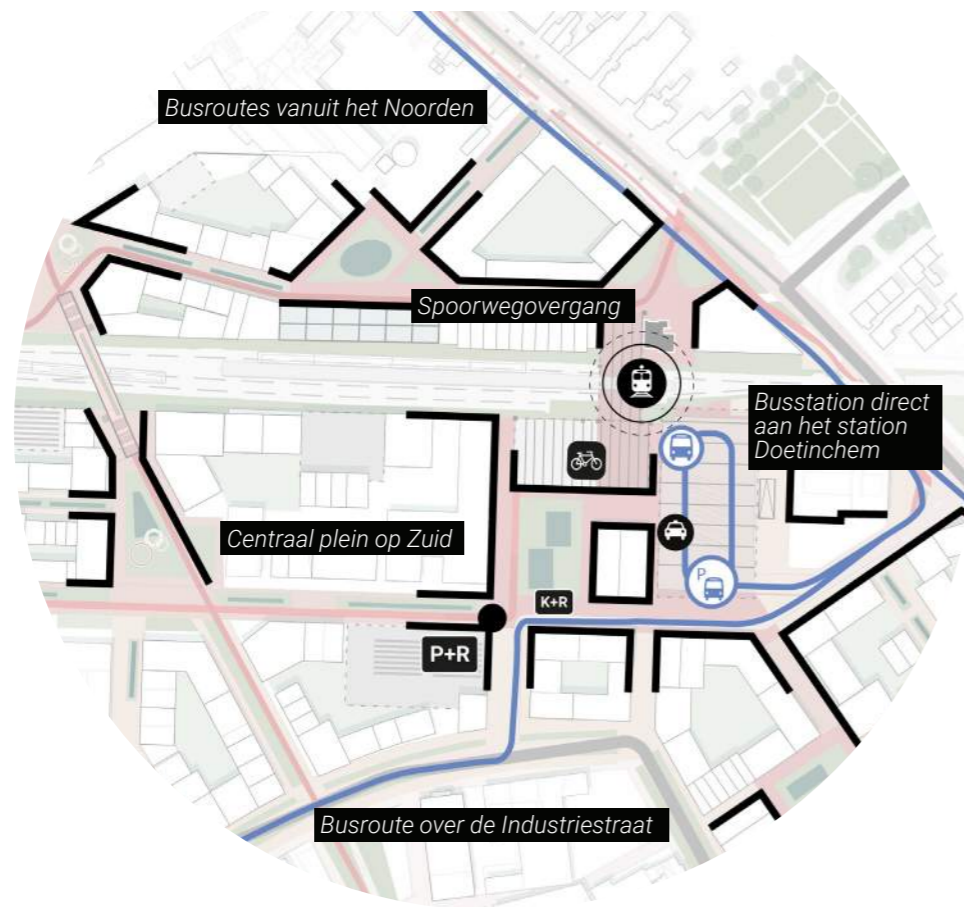


Brede fietspaden naar fietsenstallingen



Kiss en Ride

## Trein, bus en ketenvoorzieningen (OV)



**Het hart van het mobiliteitsknooppunt vormt het openbaar vervoer. De overstap tussen vervoerswijzen wordt soepel en aantrekkelijk vormgegeven.**

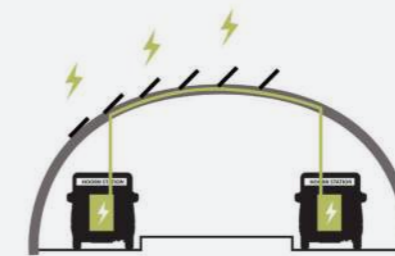
Met de komst van de RegioExpres wordt het belang van het knooppunt Doetinchem nog groter in de regio. Ook het busstation verbindt een groot gedeelte van de Achterhoek met Arnhem. Het busstation blijft aan de zuidzijde van het spoor. Echter, aan het huidige busstation beginnen zich al beperkingen op te doen. Denk aan het gebrek aan ruimte voor busparkeerplaatsen en de toegankelijkheid van de perrons.

Er liggen koppelkansen tussen de beperkingen van het huidige busstation met de gebiedsontwikkeling in de spoorzone. Door ook aan de zuidzijde een aantrekkelijke ruimte aan te leggen, waar omheen de bus- en ketenvoorzieningen een plek krijgen, ontstaat een aantrekkelijke entree voor de stad. In vervolgfases wordt dit verder onderzocht.

## Verdieping op busstation

De ligging van het busstation aan de zuidzijde is cruciaal voor het functioneren en de aanblik van de stad aan de zuidzijde. In het traject van de structuurschets zijn verschillende modellen voor het busstation verkend. Er moet voldoende ruimte zijn om de toekomstige groei op te kunnen vangen. Er is gezocht naar een nieuw stationsplein op zuid, waaromheen bus, fiets en ketenvoorzieningen (taxi's, kiss en ride, park en ride) zijn georganiseerd. De zuidzijde is geen achterkant, maar ook een voorkant van het station. Ook liggen er koppelkansen voor het busstation. Denk aan elektrificatie van het busvervoer en treinvervangend busvervoer.

*Duurzaamheid integreren zoals zonnepanelen*



*Prettig en beschermt wachten*



*Groen, biodiversiteit en klimaatadaptatie*



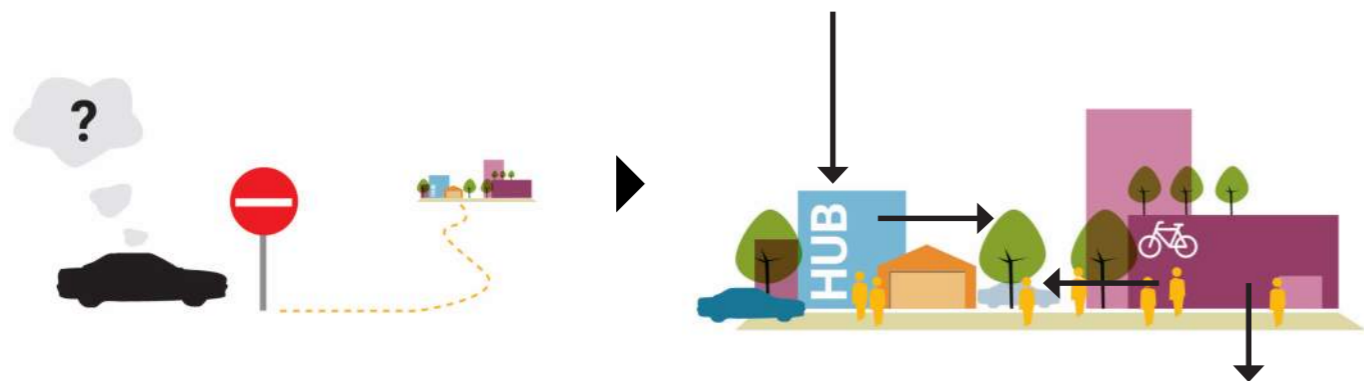
**Een buskap kan verschillende functies samenbrengen. Bij het busstation is nu al een doorzichtige zonneluifel geplaatst die voorzien is van zonnepanelen.**



**Verschillende kapvormen mogelijk, waarmee het busstation tegelijkertijd aan identiteit en herkenbaarheid wint**



## 7. Slimme logistiek en autostructuur



Niet de auto weren

Maar een balans vinden in bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid

**De Achterhoek wil voor oplopen in slimme en duurzame mobiliteit. De spoorzone is bij uitstek de plek, waarin we deze ambitie kunnen waarmaken. Hierbij is het de uitdaging een balans te vinden in de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.**

In deze structuurschets stellen we met verschillende ingrediënten, een verbetering van de auto- en logistieke verkeersstructuur voor. Hier kunnen we stapje voor stapje naartoe werken. Het mobiliteitsplan diept deze ingrediënten verder uit.

### Ringstructuur en hubstrategie

De verkeersstructuur is volgens het 'STOMP-principe' opgezet. Belangrijk hierin is het slimmer omgaan met de auto en logistiek. Uitdaging is om niet langer onnodig verkeer door de spoorzone heen te leiden. Er rijden zo minder auto's door het gebied. Dit maakt het vriendelijker voor voetgangers en fietsers. Er ontstaat ook meer ruimte voor groen. Hoe doen we dit? Doorgaand verkeer leiden we om de binnenstad heen via een ringstructuur. Vanuit deze ringstructuur geven 'inprickers' toegang tot de spoorzone. Nieuwe hubs langs deze ringstructuur vangen het verkeer, de logistiek en de distributie op. Een mobiliteitshub is een plek waar je kunt overstappen van bijvoorbeeld de auto naar de fiets en/of van de fiets naar de bus. Bezoekers kunnen vanaf deze hubs alle bestemmingen in de spoorzone en de binnenstad binnen 10-15 minuten bereiken, lopend, fietsend of door gebruik te maken van deelmobiliteit. Buurthubs, verspreid door de buurten, bieden ruimte voor parkeren en andere voorzieningen. Bestaande infrastructuur binnen de ring kan worden heringericht naar 30 km/h, tenzij onderdeel van de hoofdstructuur.

### Toegankelijkheid bedrijven verbeteren

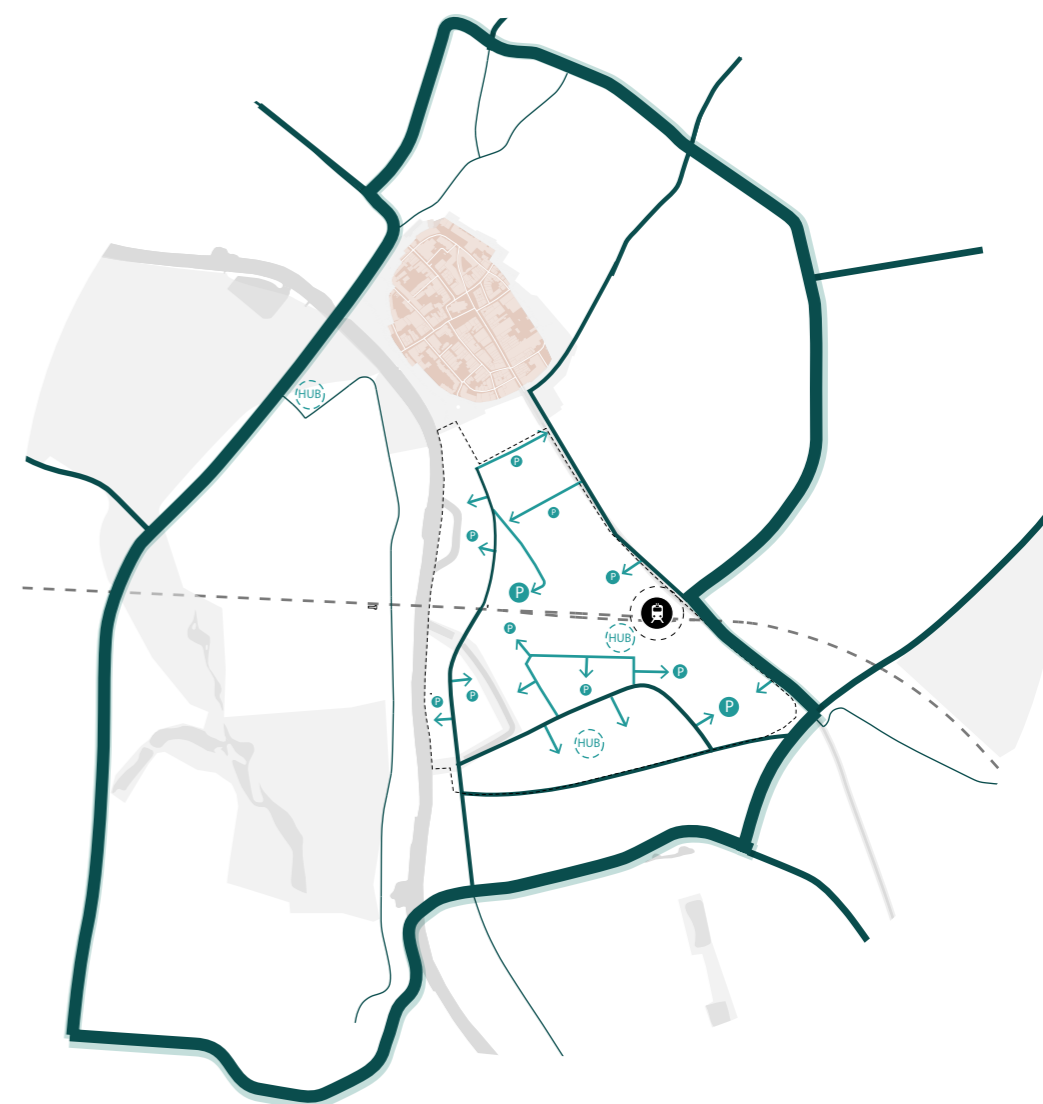
Bestaande bedrijven zijn goed bereikbaar via de ringstructuur. De toegankelijkheid en veiligheid rond bedrijven verbeteren we door het vrachtverkeer en het langzaam verkeer zoveel mogelijk van elkaar te scheiden. Beide krijgen een eigen hoofdroute.

### Hamburgerbroeklaan als aantrekkelijke straat

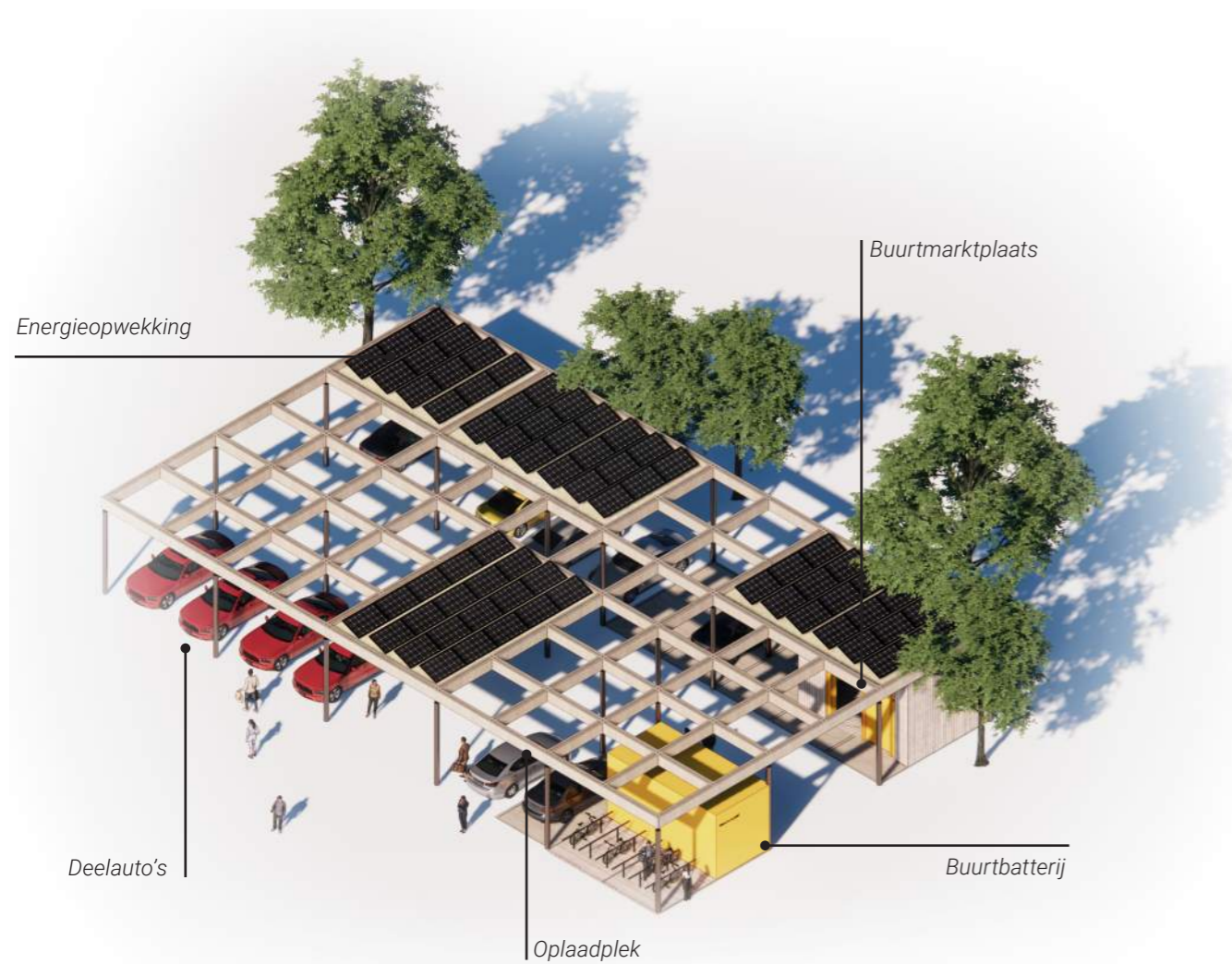
De Hamburgerbroeklaan wordt 'geknipt' en ingericht als een aantrekkelijke straat. De Fabrieksstraat en de Industriestraat benutten we voor de logistiek. Parkeergelegenheden zijn goed te bereiken voor de auto, zodat de bedrijfsvoering mogelijk blijft.



Huidige situatie



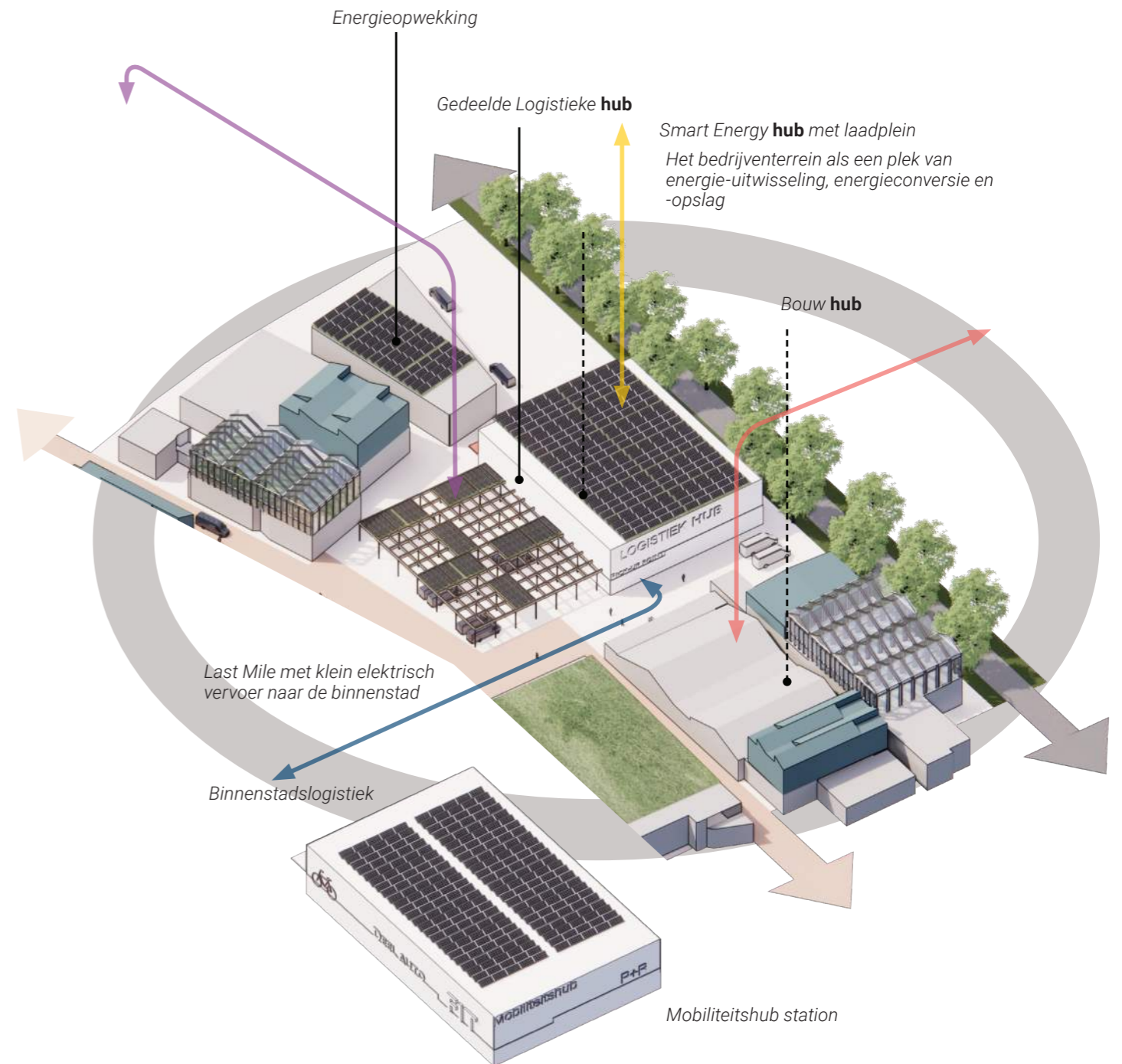
Voorstel: Ringstructuur rond het centrum met hubs aan de randen.



Voorbeelduitwerking buurthub

### Doetinchemse hubs

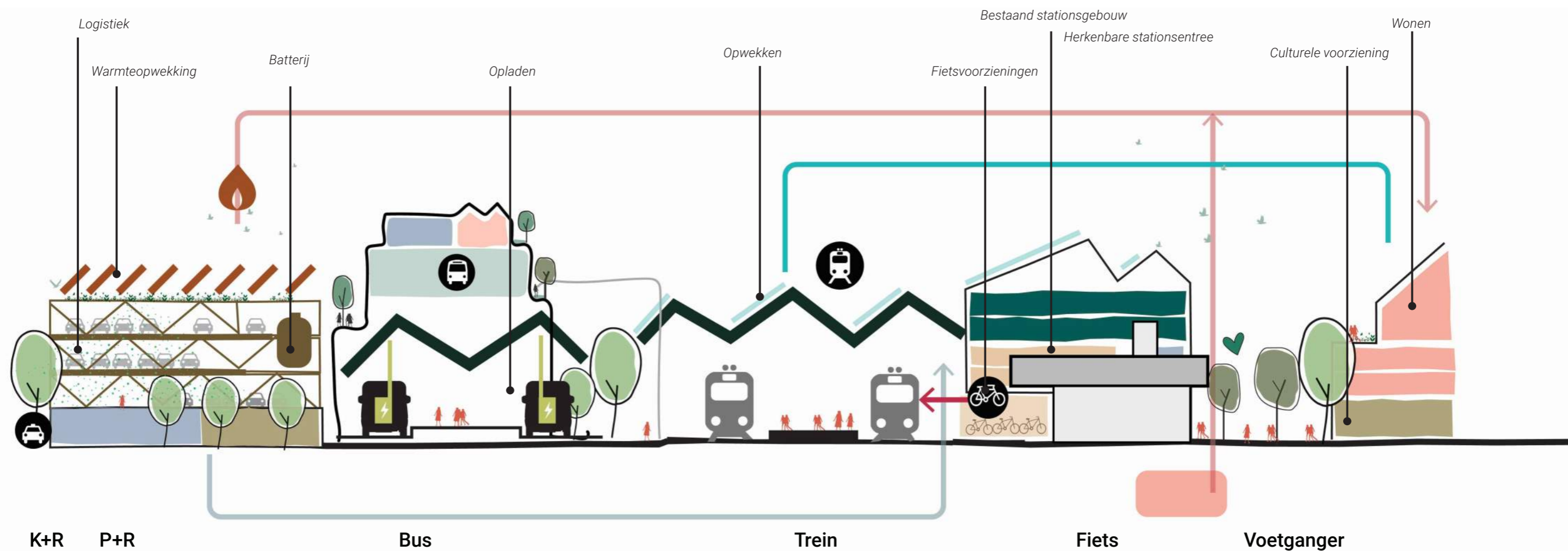
Een hub is een op- en/of overstapplaats voor mensen en/of goederen. Hubs zijn geen doel op zich maar zijn bedoeld om efficiënter om te kunnen gaan met de ruimte en kosten die gepaard gaan met onder andere (stads)logistiek, batterijsystemen, parkeren en deelmobiliteit. Op deze manier houden we meer ruimte over voor bijvoorbeeld woningbouw en klimaatadaptatie. De hubs kunnen uitgroeien tot brede hubs waarin mobiliteit, (binnenstads)logistiek, energie en bouwlogistiek worden gekoppeld. Ze moeten bijdragen aan een verbeterde leefbaarheid en de economische vitaliteit van de bedrijventerreinen in de spoorzone. Tegelijkertijd biedt dit kansen bij de aanpak van klimaatverandering en milieuoopgaven. Hoe kunnen we de logistiek - zowel functioneel als ruimtelijk - opnemen in het stedelijk weefsel zodat de overlast op buurtniveau geminimaliseerd kan worden? En dat terwijl de bedrijfsvoering op een goede manier door kan gaan. Op buurtniveau zien we mogelijkheden voor het delen van parkeerplaatsen in de buurthubs. Deze buurthubs kunnen bovendien bijdragen aan voorzieningen, zoals opslag en opwekking van warmte of energie.



Idee vanuit participatie: Meekoppelkansen voor binnenstadslogistiek



**“IN DE SPOORZONE WORDT  
GEBOUWD AAN EEN HUB IN DE  
BREDE ZIN VAN HET WOORD”**





## 8. Station als herkenbaar visitekaartje van stad en regio

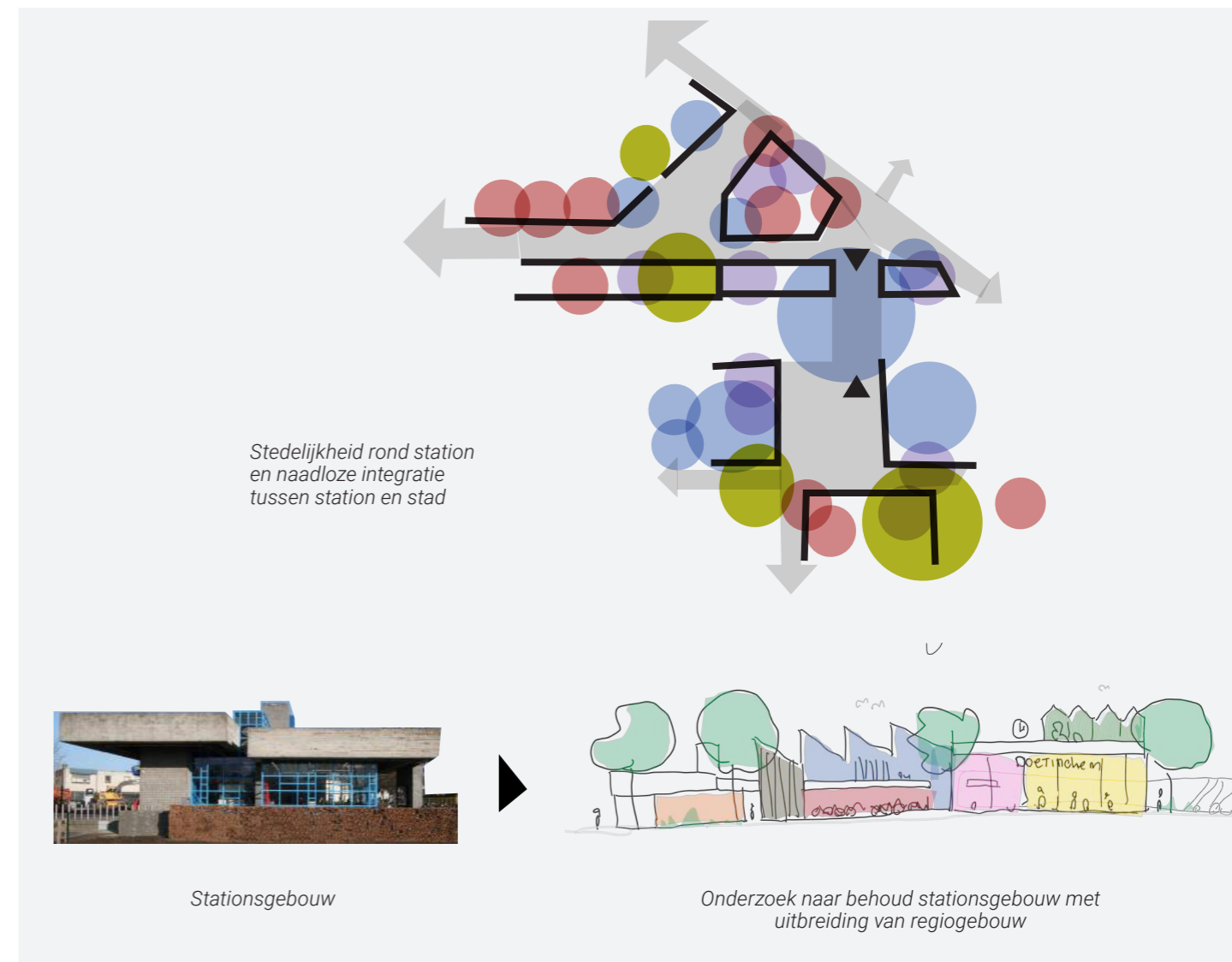
**Het stationsgebied met het stationsgebouw vormt de eerste indruk van de stad en de regio. Hoe zorg je ervoor dat de stationsentree de trots van stad en regio uitdraagt? Eigen en uniek.**

### De stationsentree

Interessant is om de potentie van de stationsentree als visitekaartje verder te onderzoeken. De ambitie is dat er een plek ontstaat van trots en tegelijkertijd een comfortabele overstap wordt geboden. Zodra je het station uitstapt, sta je direct midden in de stad. Aan beide zijden vind je stationspleinen met aantrekkelijke en ruime wandelroutes naar de binnenstad en omliggende buurten. Het gebied rondom de stationsentree biedt de mogelijkheid en ruimte voor functies waarin de identiteit en de cultuur van de stad en de regio terugkomen. Denk aan een tentoonstellingsruimte, bibliotheek of maatschappelijke voorzieningen en onderwijs. Ook is er een menging van wonen, werken, leren en commercie.

Wat betekent het huidige stationsgebouw hierin? Het gebouw behoort tot de stationscollectie met een cultuurhistorisch waarde. Het is een blokachtig, betonnen casco, wat de indelingsmogelijkheden beperkt, maar een voorbeeld is van het brutalisme als architectuurstroming. Is het huidige gebouw afdoende? Kan het gebouw geïntegreerd worden in een nieuw stationsgebouw?

Interessante vragen voor het vervolg.



Ingekaderd met groen

Herkenbaar en vrijstaand stationsgebouw



Fietsenstallingen

Publiek gebouw

Showcase van maakindustrie

Expo Achterhoek



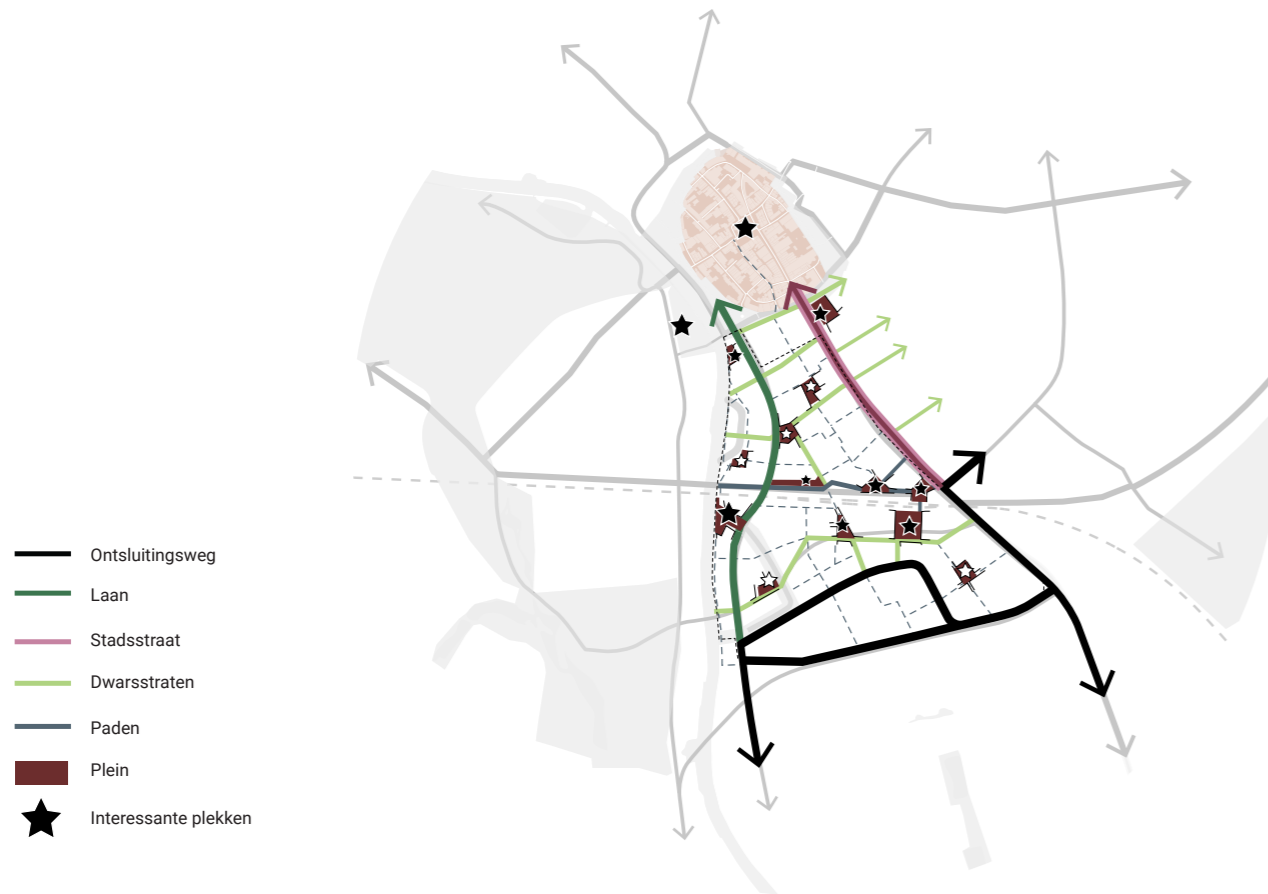
### 3.3 Doetinchemse stedelijkheid

In de spoorzone is er ruimte voor een stadse allure met een dorpse gemoedelijkheid; 'Doetinchemse stedelijkheid'. Er is een aantrekkelijke openbare ruimte met karaktervolle plekken. Bebouwing kent een stedelijke schaal, maar heeft oog voor de menselijke maat. Er wordt niet alleen ruimte geboden om te wonen, te werken of te leren, maar er wordt ook actief bijgedragen aan ontmoeting, sociale verbondenheid en uitwisseling. Er ontstaat een spannende mix met verschillende functies met ruim baan voor bewoners, ondernemers en bezoekers.





## 9. Aantrekkelijke en verbonden openbare ruimte



**De openbare ruimte vormt een belangrijke component van de herinrichtingsopgave. Om de leesbaarheid en aantrekkelijkheid van de openbare ruimte te vergroten werken we aan een duidelijke hiërarchie, met lanen, stadsstraten, dwarsstraten en paden.**

Er ontstaat hiermee een stevig netwerk, waarbij de routes goed zijn verbonden. Tegelijkertijd voegen we een netwerk van beschutte binnenruimtes toe, waar het aantrekkelijk is om te verblijven. Een netwerk met een prettige menselijke maat.

### Interessante plekken

Op verschillende plekken in de openbare ruimte ontstaan interessante plekken voor ontmoeting en uitwisselingen. Plekken zoals pleinen, parken, binnentuinen of buurtplekken. Elke plek krijgt een eigen betekenis en karakter door de inrichting en de functies. Zo kan rond bijvoorbeeld een 'leerplein' onderwijs en cultuur verbonden worden met bedrijvigheid en wonen. Hierdoor ontstaan interessante kruisbestuivingen. Ook op het niveau van de buurt of het werkgebied bieden we kleinere plekken aan voor ontmoeting en verblijf.

**“WAT MENSEN HET MEESTE AANTREKT IN DE OPENBARE RUIJTE, IS ZO LIJKT HET, ANDERE MENSEN”**

WILLIAM H. WHYTE



Stad



Stationsplein



Stationspark



Leerplein



Buurt



Horecaplein



Sportveld



Werkplekken buiten



Blok



Binnentuin



Buurtplein



Werktafel buiten

Verschillende straten transformeren naar aantrekkelijke gemengde straten, lanen of paden. Er is meer ruimte voor groen en water. Er zijn aantrekkelijke plinten en een variatie aan functies.

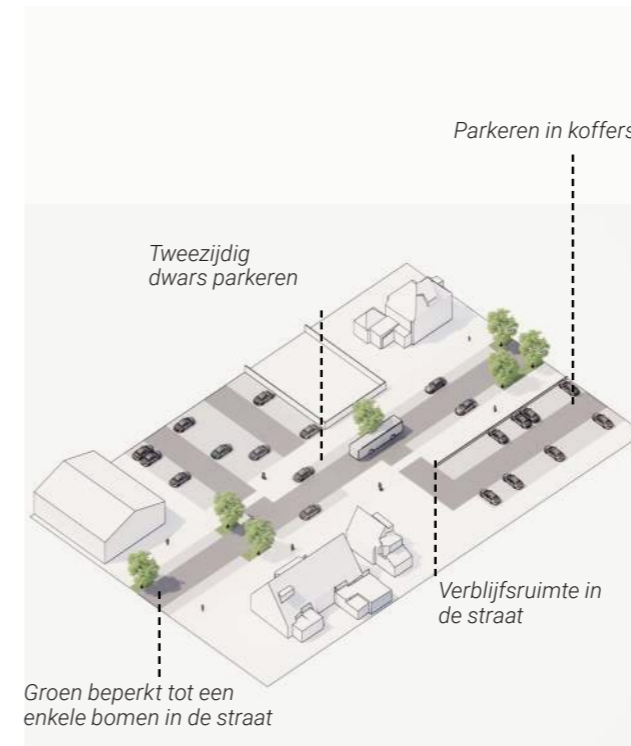
Huidig



Wensbeeld



Laan



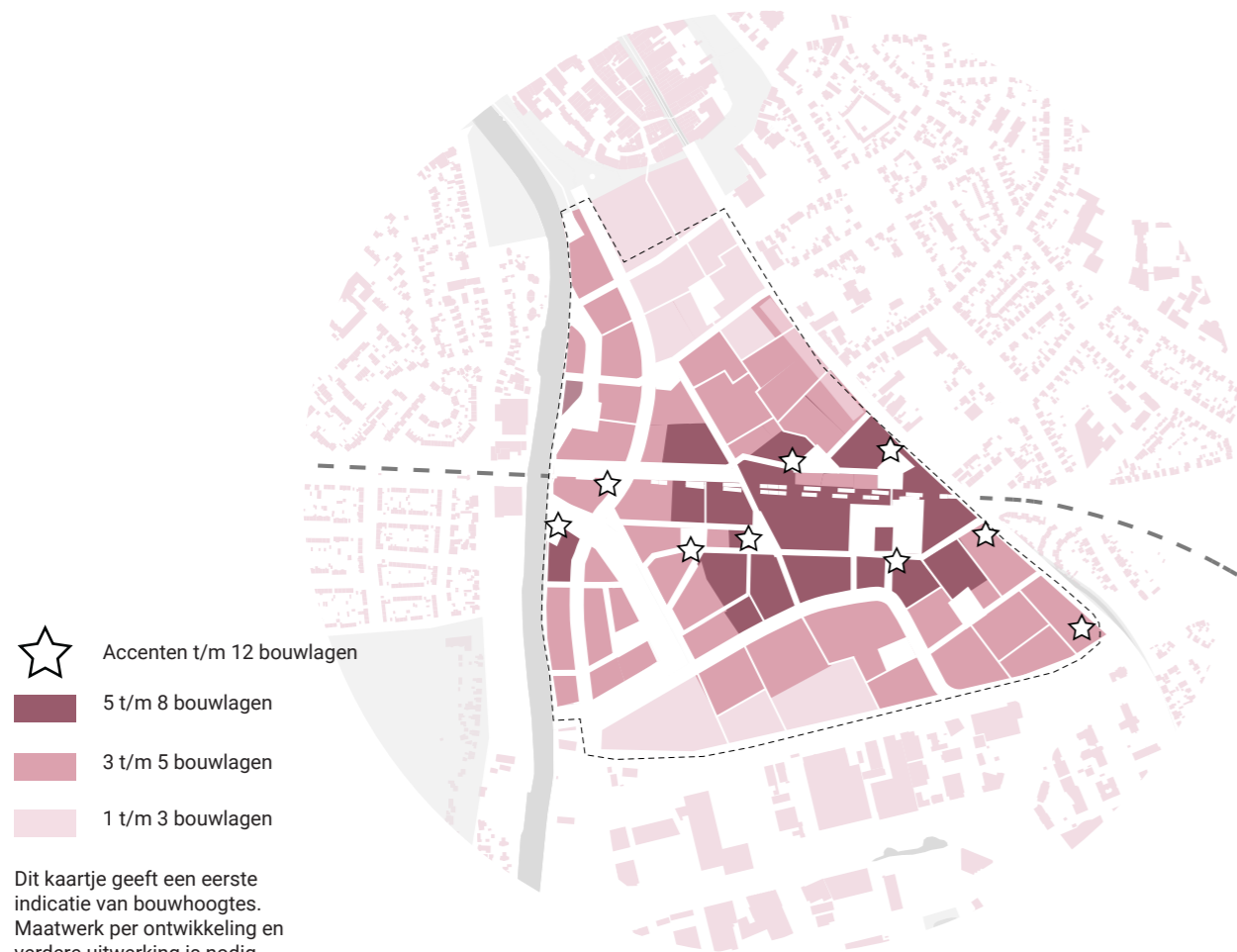
Dwarsstraat



Pad



## 10. Doetinchemse maat en schaal

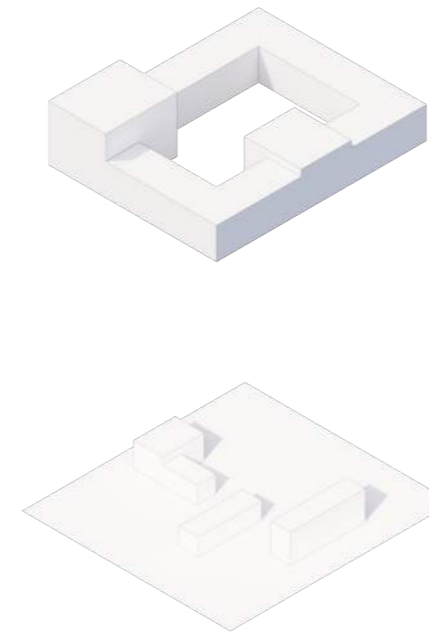


**De uitdaging is om een juiste balans te krijgen tussen stedelijke allure en dorpse gemoedelijkheid. We passen zorgvuldig de bestaande maat en schaal van bebouwing in. Er is veel ruimte voor informele routes en groene binnenruimtes.**

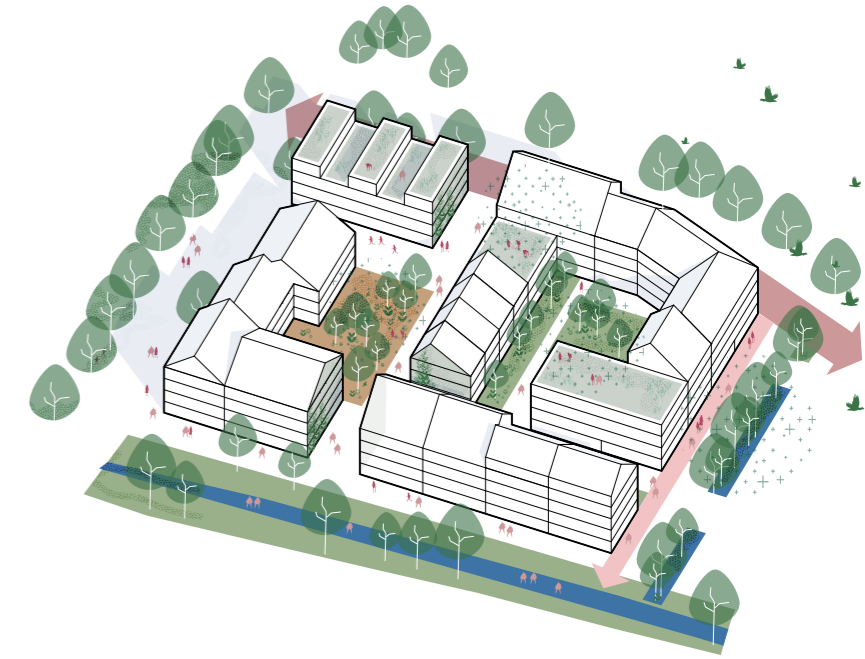
Dit levert een gevarieerd straatbeeld op met nieuwe en bestaande bebouwing, aantrekkelijke plinten en een getrapte hoogteopbouw. Waarbinnen juist weer ruimte is voor collectieve tuinen met veel groen en beschutting. Er ontstaan samengestelde bouwblokken met informele routes en groen.

### Hoge dichtheid rond het station

Basisgedachte is dat er een zorgvuldige blokbopbouw plaatsvindt. In de blokken is er een basishoogte van 3 tot en met 5 bouwlagen. Een aantrekkelijke plint krijgt extra aandacht. Dit geeft een prettige menselijke maat. Rond het stationsgebied liggen er mogelijkheden om dichter te bouwen. Hierdoor worden meer mensen gestimuleerd om het OV te gebruiken. Op verschillende plekken in de stedelijke structuur kunnen er herkenningspunten komen in de vorm van bijzondere bebouwing. Dit kan in hoogte tot maximaal 12 bouwlagen, maar het kan ook in de vorm of functie bijzonder zijn.



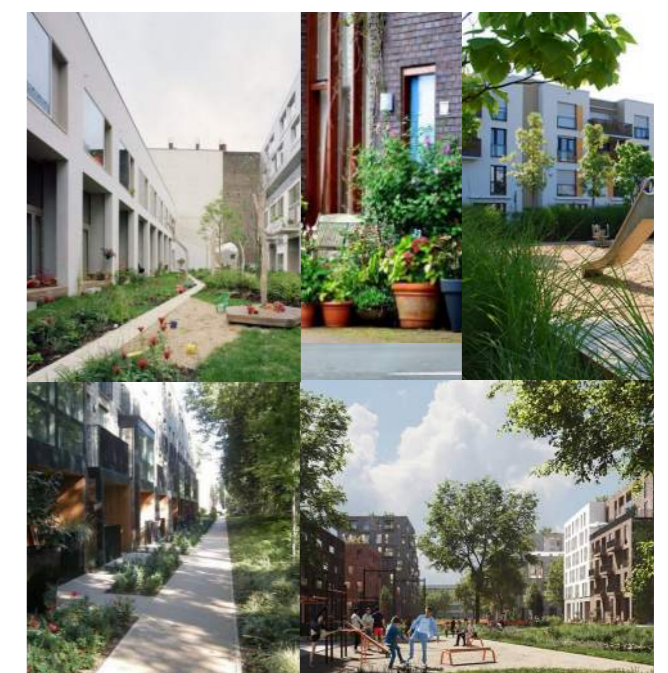
*Van gesloten bouwblokken of losse volumes in een veld*



*Naar samengestelde bouwblokken met informele routes en groene binnenruimtes.*



*Voorkanten*



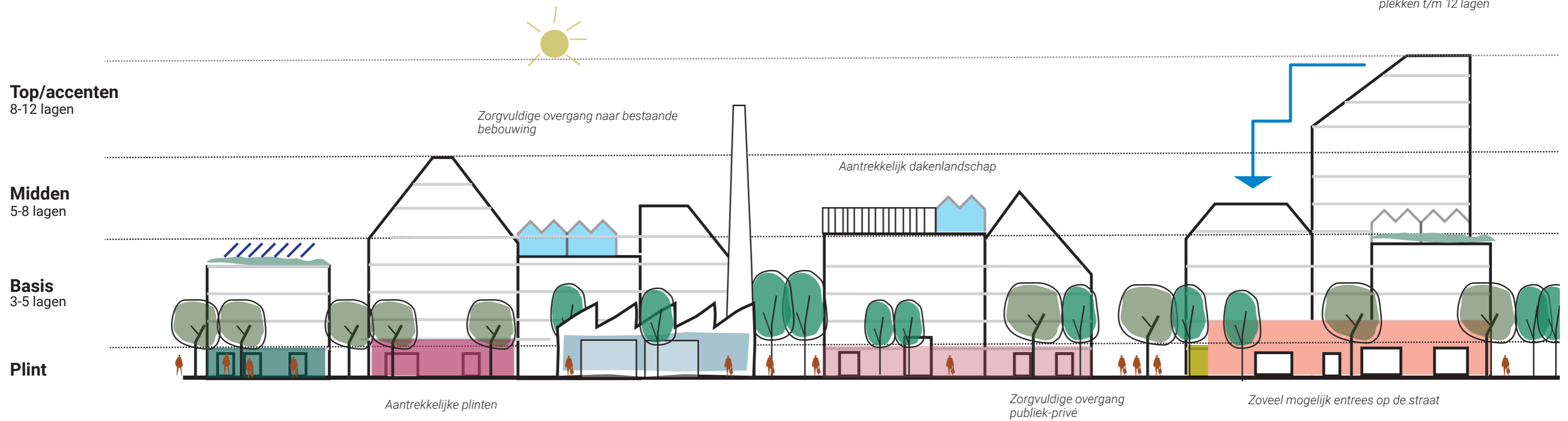
*Met zachte, groene binnenkanten*

**“DE PLINT VERVULT EEN CRUCIALE ROL. HOEWEL DE PLINT MISSCHIEN MAAR 10% VAN EEN GEBOUW VORMT, BEPAALT HET VOOR 90% DE BELEVING OP OOGHOOGTE IN DE STAD”**

DE STAD OP OOGHOOGTE IN NEDERLAND, STIPO, 2017

**!** Bij hogere gebouwen is het belangrijk rekening te houden met windvorming en schaduw. Het microklimaat rond deze gebouwen kan drastisch verbeterd worden door met de gebouwworm valwinden te voorkomen.

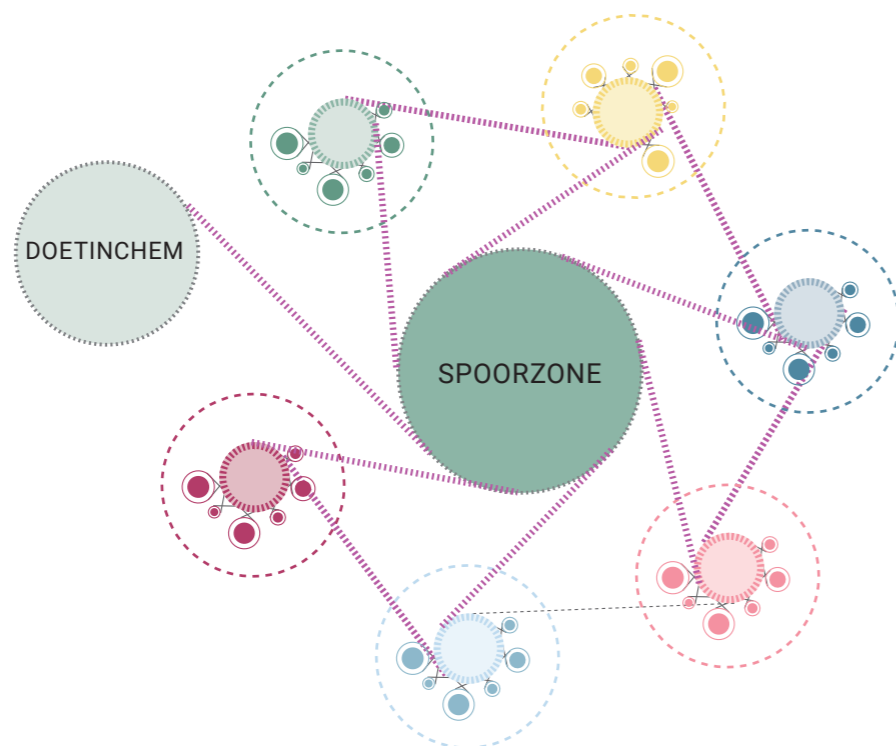
Accenten op bijzondere plekken t/m 12 lagen



Zorgvuldige blokopbouw en aansluiting bij omgeving



## 11. Naoberschap



**Het Naoberschap is een belangrijke kracht van Doetinchem en de Achterhoek. In de spoorzone staan dan ook mensen centraal. Hoe draagt nieuwbouw bij aan de ontmoeting, buurtbetrokkenheid en samenzijn tussen mensen? Zowel voor bewoners, bezoekers, ondernemers als andere gebruikers.**

### Ontmoeting, buurtbetrokkenheid en samenzijn

Hiervoor bestaan verschillende stedenbouwkundige middelen.

1. De maat en schaal van de buurten
2. Gelaagde opbouw van de gebouwde omgeving
3. Variatie aan (vernieuwende) woningtypes

#### 1 Maat en schaal van buurten

De stad Doetinchem is opgebouwd uit verschillende buurten. Iseldoks en de werkgebieden zijn hiervan een voorbeeld. De maat en schaal van deze buurten vormen een belangrijke kwaliteit. De schaal lokt ontmoeting, uitwisseling en kruisbestuiving uit. Hechte buurten met onderlinge verbondenheid en betrokkenheid dragen bij aan een sterkere gemeenschap. De spoorzone bouwt hierop voort door aan herkenbare buurten te bouwen voor vitale gemeenschappen.

## HOE DRAAGT HET ONTWERP VAN GEBOUWEN EN DE LEEFOMGEVING BIJ AAN ALLEDAAGSE ONTMOETINGEN TUSSEN MENSEN?



Ontmoeting tussen verschillende doelgroepen





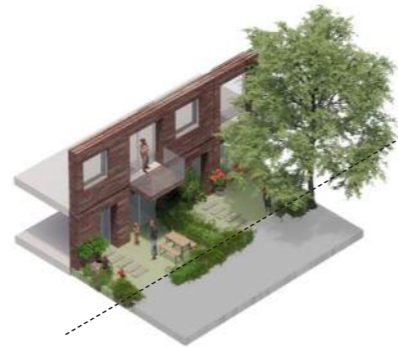
## 2 Gelaagde opbouw van de gebouwde omgeving

Een ander belangrijk stedenbouwkundig middel om naerschap te stimuleren is om de buurt, het woonblok en de woning gelaagd op elkaar aan te laten sluiten en zorgvuldige overgangen vorm te geven. Er ontstaat ruimte voor binnentuinen, collectieve hoven, semiopenbare pleintjes en parken. Hiermee vergroten we de kans op ontmoetingen.

Deze gelaagde opbouw nodigt bewoners uit om zich eigenaar te voelen over duidelijk afgebakende ruimtes buiten hun woning. Dit zet aan tot zorg, inrichting en onderhoud van de ruimte. De drempelzones van woning naar openbare ruimte zijn geleidelijk vormgegeven. Stoepen zijn doorlopende structuren waar een groot deel van de kortstondige ontmoetingen tussen buren plaatsvindt. Door de gelaagde opbouw van de ruimtes is het mogelijk om je woning of achtertuin te bereiken via verschillende (ook informele) routes.



**Voorbeeld**  
Een voorbeeld van het geleidelijk vormgeven van 'drempelzones' van woning naar openbare ruimte. In dit voorbeeld is de privétuin in tweeën gedeeld, waarbij een deel beschermt is en voor privacy zorgt en een deel grenst aan een collectieve binnentuin. De erfafscheidingen in het lagere deel zorgen ervoor dat gemakkelijk een praatje gemaakt kan worden. In de binnentuin, ingericht als boomgaard, is er ruimte voor spelen en buurtontmoeting. In het blok is er een mix tussen dure en betaalbare woningen.



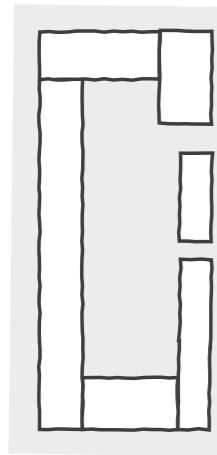
Tuin

Hof

Straatje

Buurtpark

Plein



### 3 Divers woningaanbod met plek voor iedereen

Een divers woningaanbod zorgt ervoor dat er geschikte woningen zijn voor verschillende doelgroepen. In de spoorzone streven we dan ook naar diversiteit: verschillende leeftijden, soorten huishoudens en leefstijlen. Voor de inclusiviteit van een buurt, is het van belang dat er op een kleine schaal menging plaatsvindt. Dit kan goed binnen een bouwblok. Binnen elk bouwblok zou een menging van grotere en kleinere woningen, eventueel sociaal en vrije sector, voor een natuurlijk evenwicht kunnen zorgen. Zo kunnen verschillende woningtypen bijvoorbeeld rond een gemeenschappelijk hof worden gecombineerd, zoals in een Knarrenhof gericht op de doelgroep ouderen. Ook is er veel ruimte voor bijzondere woonvormen. Denk aan CPO-projecten, Flexwonen en Tiny Houses. Dit vraagt wel om een zorgvuldige inpassing en afweging.

Wel heeft mengen en diversiteit een grens. Het blijkt dat voor het ontstaan van een 'licht' thuisgevoel in een buurt het enorm helpt als buurtgenoten een gemene deler hebben zoals gedeelde interesses of hobby's. Dat blijkt zelfs belangrijker dan de vaker gedachte gedeelde leefstijl. (Bron: Thuis in de openbare ruimte? Over vreemden, vrienden en het belang van amicaliteit, Platform 31)

### Doelgroepen



Jonge gezinnen



Senioren



Jongeren

### Vernieuwende woningtypes



Atelierwoning



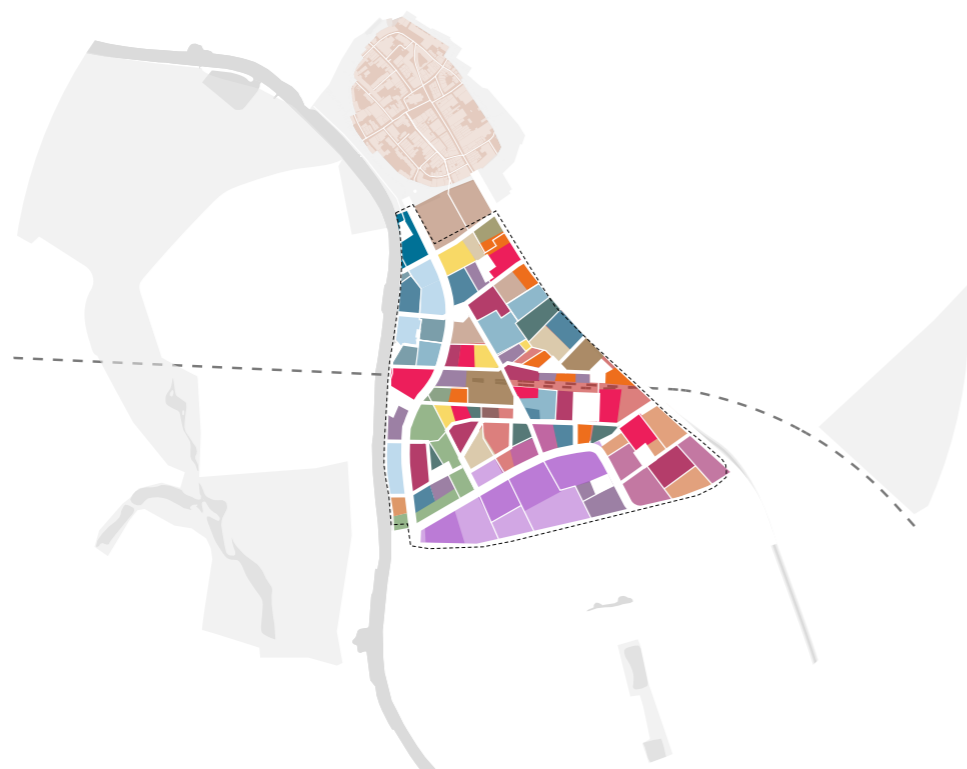
Knarrenhof



Modulair wooncollectief met deelvoorzieningen



## 12. De gemengde en ondernemende stad



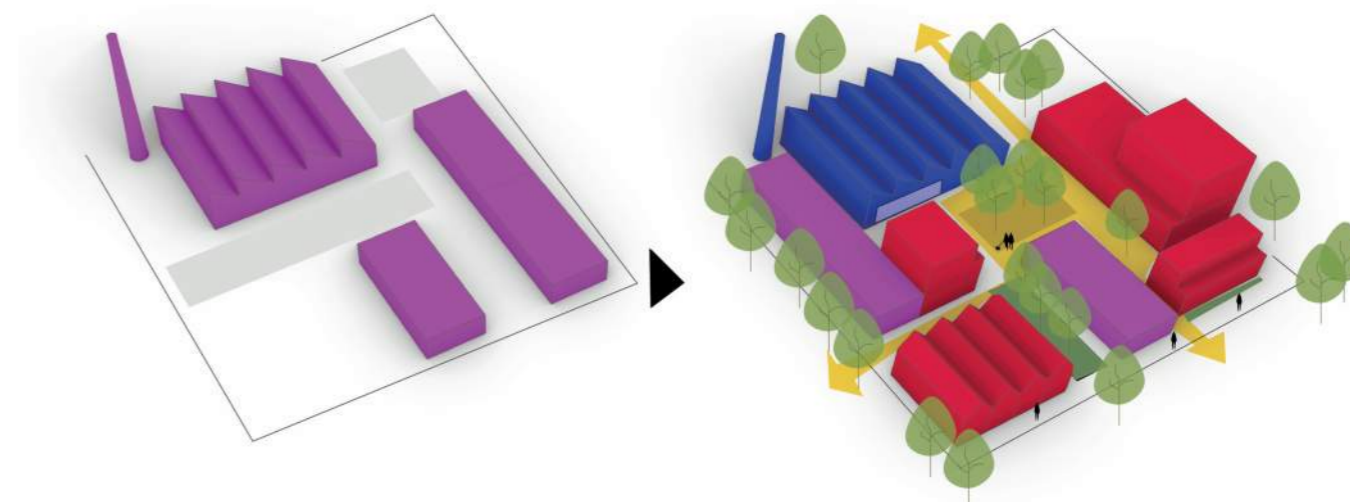
**Om van de spoorzone een bruisend stuk stad te maken is de menging van werken, wonen, leren en andere functies essentieel.**

In een vitale en levendige stad is er een balans te vinden tussen de verschillende functies die allemaal een beroep doen op de beperkt beschikbare ruimte. Dit is een continue uitdaging om tot een ideale mix te komen. Hiervoor zijn verschillende stedenbouwkundige middelen:

1. Menging in plaats van scheiden
2. Slimme combinaties stimuleren kruisbestuiving en verkleining van ecologische voetafdruk
3. Ruim baan voor economie en innovatie

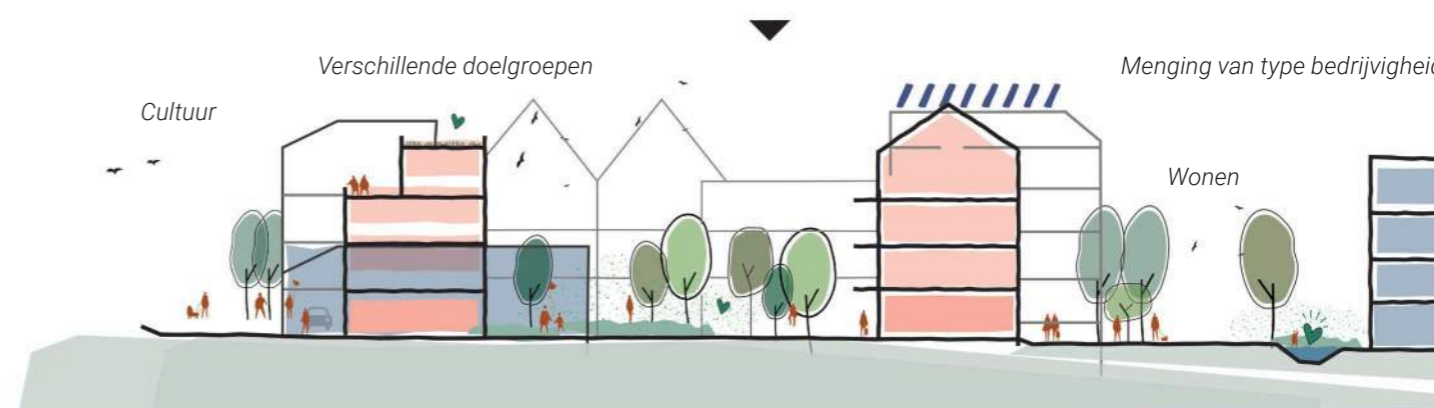
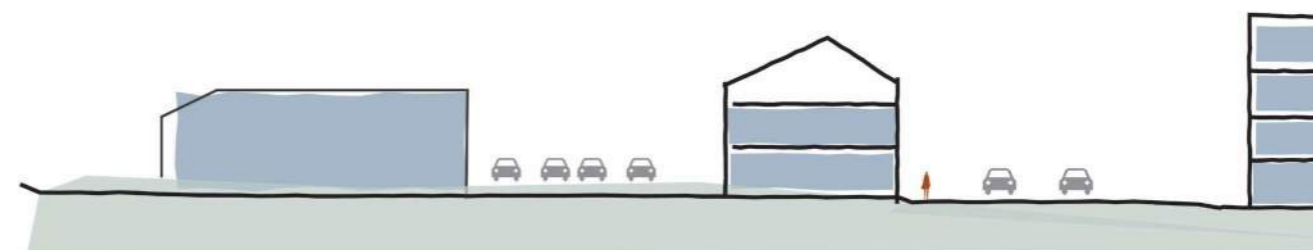
### **1 Menging in plaats van scheiden**

Daarbij kan er in de Spoorzone Doetinchem een unieke mix ontstaan. Waar voldoende ruimte is voor productieve ruimte enerzijds en anderzijds meer ruimte voor wonen, groen, sport en voorzieningen. Dit kan soms schuren, maar draagt bij aan een stedelijke ervaring. Er is niet alleen ruimte voor een gemengd woonprogramma, maar ook een gemengd werkprogramma. Dit zorgt voor werkgelegenheid, een sterkere stedelijke economie en draagt bij aan het voorzieningenniveau voor bewoners. Dit kan ook betekenen dat er niet gemengd wordt tussen functies, maar gemengd wordt in type bedrijvigheid.



Van gescheiden functies

Naar menging van functies  
Een toename van wonen, groen, cultuur,  
onderwijs en werkgelegenheid;  
*Het bonte bouwblok.*

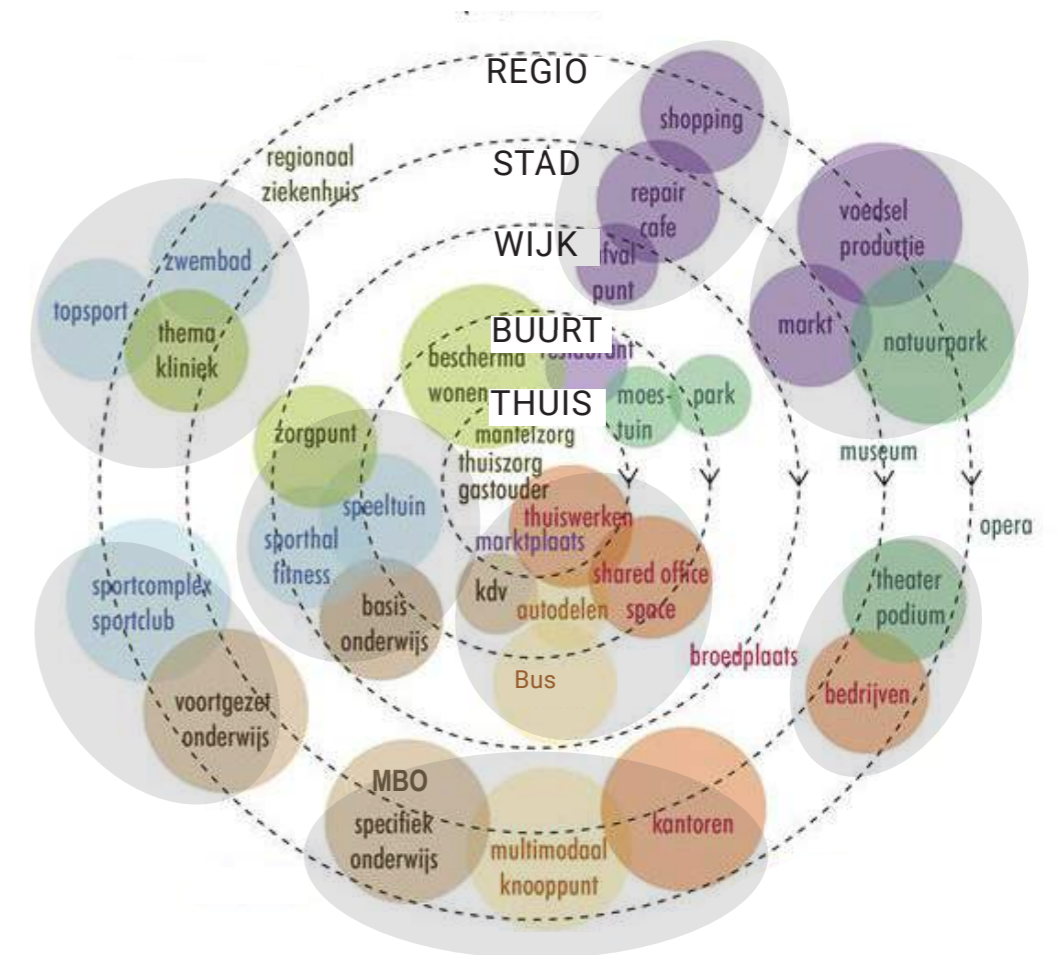
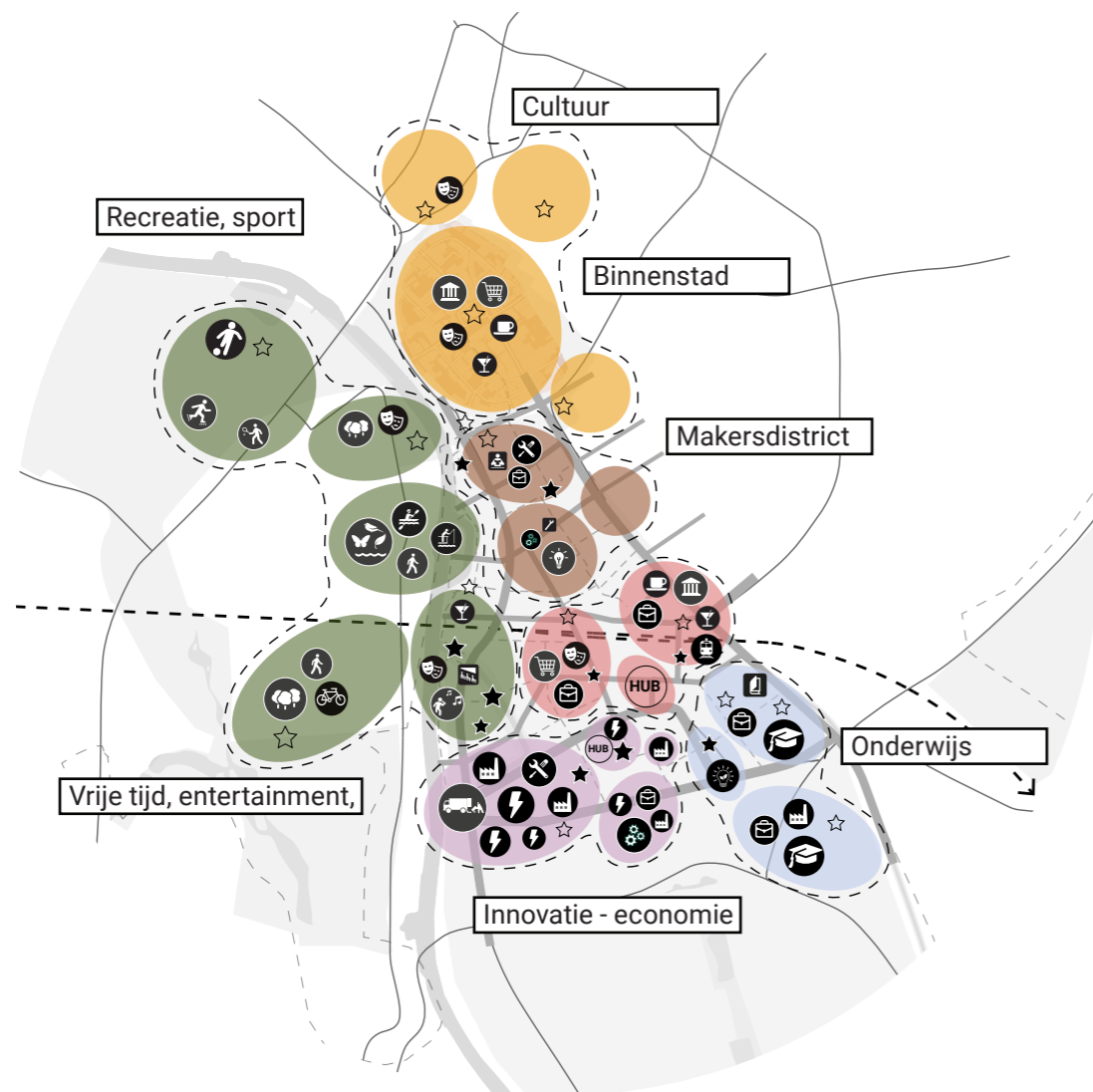


Dit beeld is een illustratieve verbeelding van een gemengd blok. Een plint met een variatie aan functies. In het bouwblok wordt werken, wonen, groen, cultuur, onderwijs gemengd. Bestaande gebouwen worden afgewisseld met nieuwbouw.



**“IN HET BONTE BOUWBLOK VAN DE SPOORZONE MIXEN WE FUNCTIES TOT EEN EIGENZINNIG GEHEEL”**



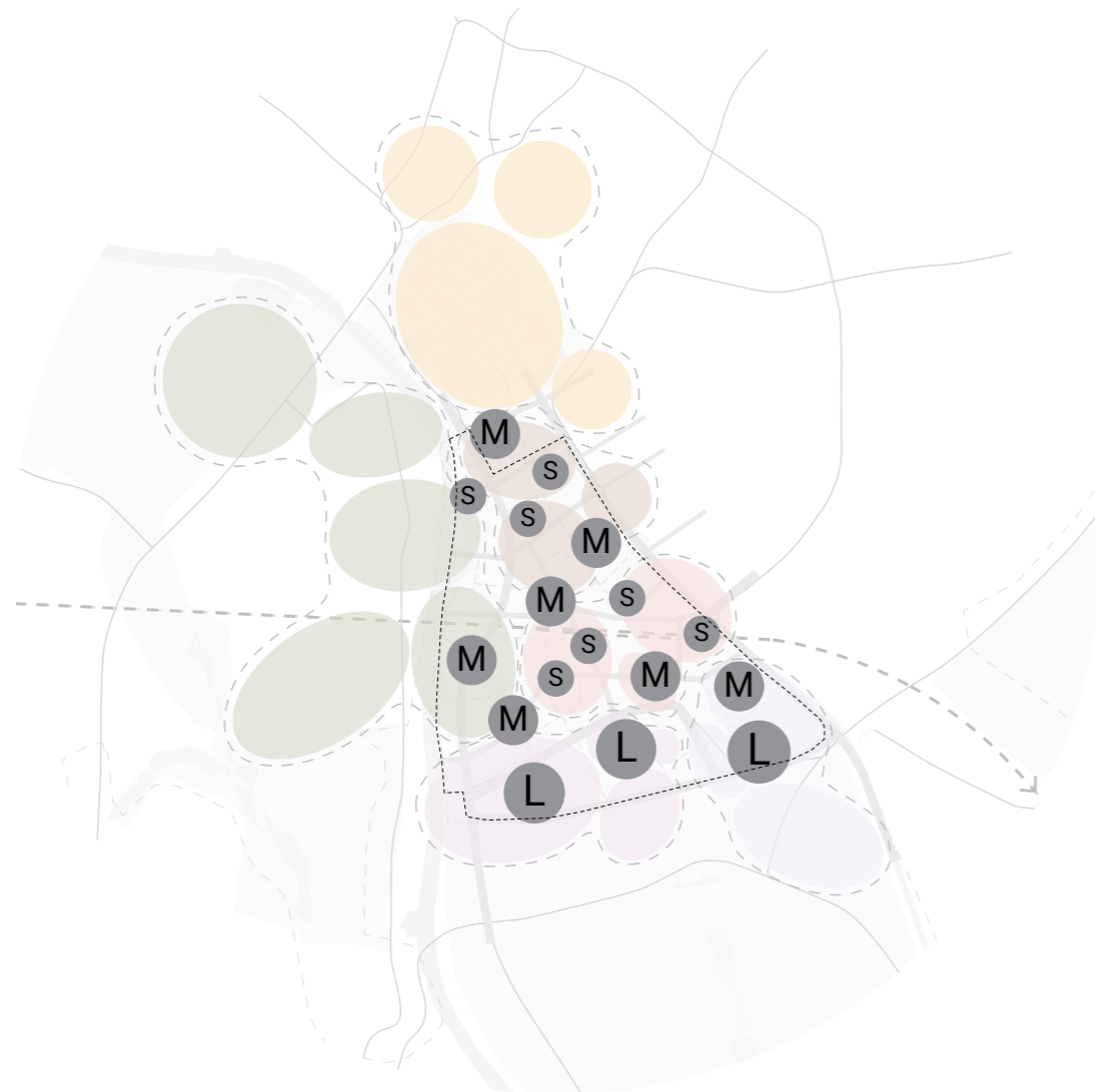


**2 Slimme combinaties stimuleren kruisbestuiving en verkleining van de ecologische voetafdruk**

Het mengen van functies en voorzieningen biedt veel kansen. Door het delen van voorzieningen kunnen we slim omgaan met het beperkte ruimtegebruik. Zo kan een school en speeltuin met een sporthal en fitness gecombineerd. Of een natuurpark met een markt en voedselproductie. Of onderwijs met een station en kantoren. Of ruimte voor gedeelde kantooruimtes met een kinderdagopvang en een deellek voor mobiliteit. De mogelijkheden zijn eindeloos. Ook kunnen slimme combinaties samen zorgen voor een goede samenwerking op het gebied van hergebruik van materialen, stroomopwekking, innovatieve watersystemen en moderne mobiliteitsconcepten. Dit draagt weer bij aan de verkleining van de ecologische voetafdruk.

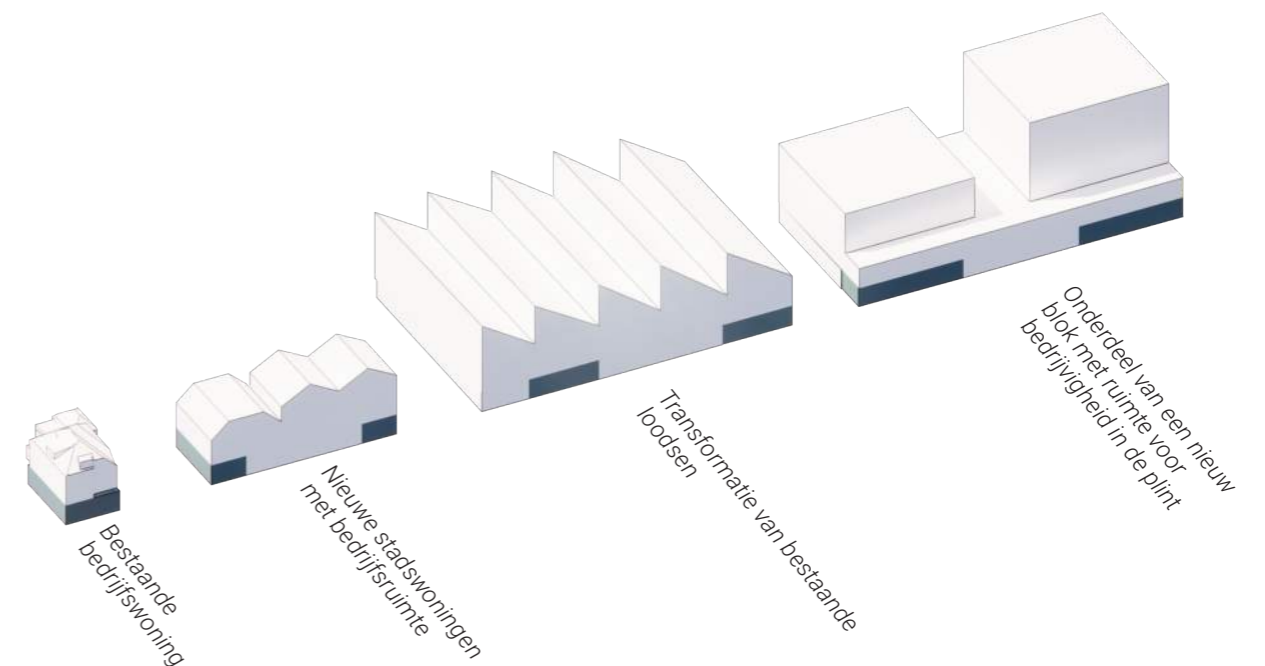


Voorbeeld: Ambacht, wonen, thuiswerken, recreëren en maatschappelijke voorzieningen in een mix creëert een uniek stedelijk leefmilieu. Zanders Duitsland Karres en Brands



### S Kleine korrel 50 - 100 m<sup>2</sup>

De compacte werkruimtes (S) zijn maximaal 100 m<sup>2</sup>, vaak kleiner. Deze functies zijn makkelijk inpasbaar in grotere bedrijfsruimten, transformatie en nieuw te ontwikkelen blokken. Tot deze categorie behoren bijvoorbeeld de schoenmaker, de kapper, maar ook woonwerkwoonings.



Bedrijfs groottes

### 3 Ruim baan voor economie en innovatie

In de spoorzone zetten we in op het zoveel mogelijk behouden van de bestaande bedrijvigheid. Tegelijkertijd zoeken we juist naar ruimte voor toename van werkgelegenheid. De diversiteit van economische activiteiten en banen leidt tot een sterkere stedelijke economie. Het ondernemerschap is zo verweven in de gebiedsontwikkeling.

In het gebied werken we toe naar verschillend type werkprogramma. Het werken heeft specifieke eisen voor het ruimtegebruik, milieucategorieën, logistiek en de mobiliteit. Dit zorgt ervoor dat niet alle functies met elkaar gemengd kunnen worden. Om houvast en de gewenste functiemix voor de gebiedsontwikkeling te bieden, delen we verschillende type werkprogramma's op in een drietal bedrijfsgroottes (in BVO) of stedenbouwkundige korrel (**S**mall, **M**edium en **L**arge).



Kleine ambachten, zoals fietsen- of schoenmakers



Horeca, kiosk niet groter dan 50 m<sup>2</sup>

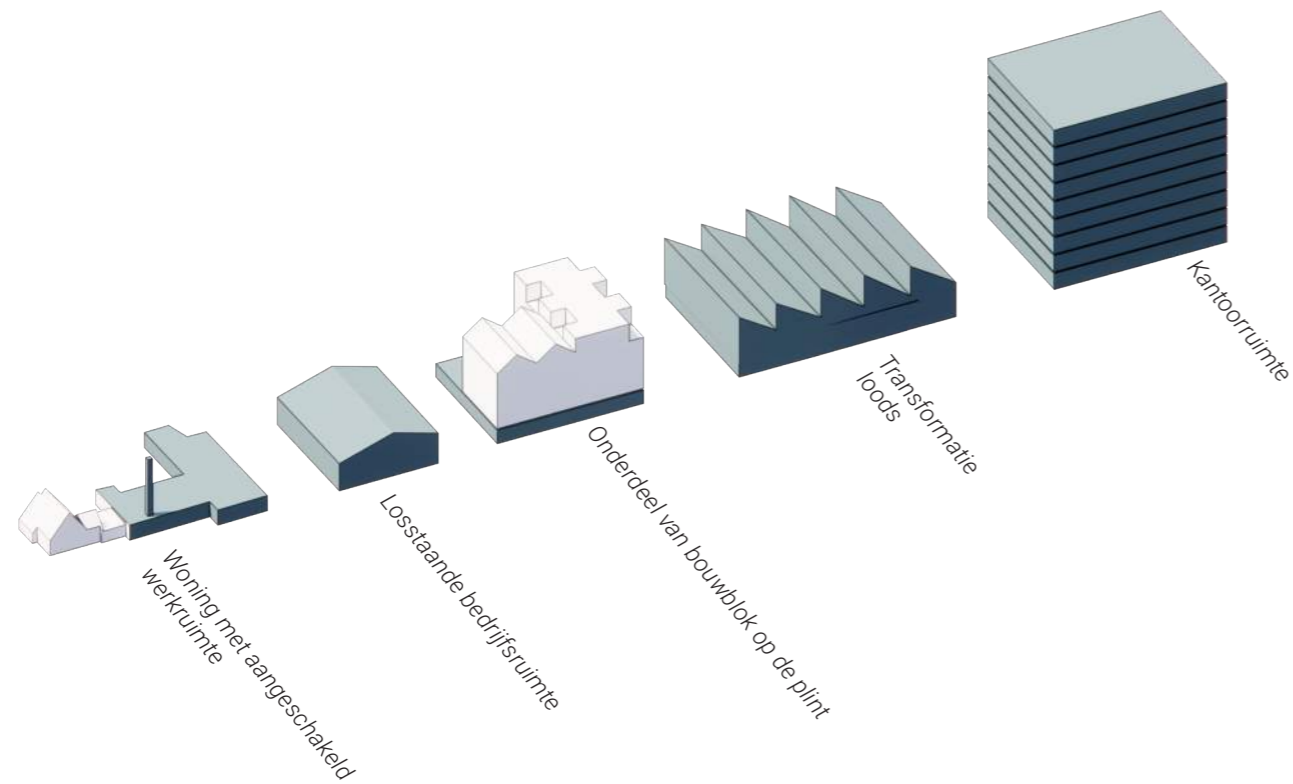


Atelier

Illustratieve voorbeelden

**M** Middel korrel 100 - 500 m<sup>2</sup>

Middelgrote functies hebben een werkruimte met een ruime bandbreedte van 100 m<sup>2</sup> tot en met 500 m<sup>2</sup>. Mogelijke functies lopen uit een van een restaurant, sportschool, gezondheidscentrum, meubelmaker, winkel of bedrijfsruimte met een balie.



Bedrijfs groottes



Onderdeel van bouwblok -  
Gezondheidscentrum



Kantoorruimte

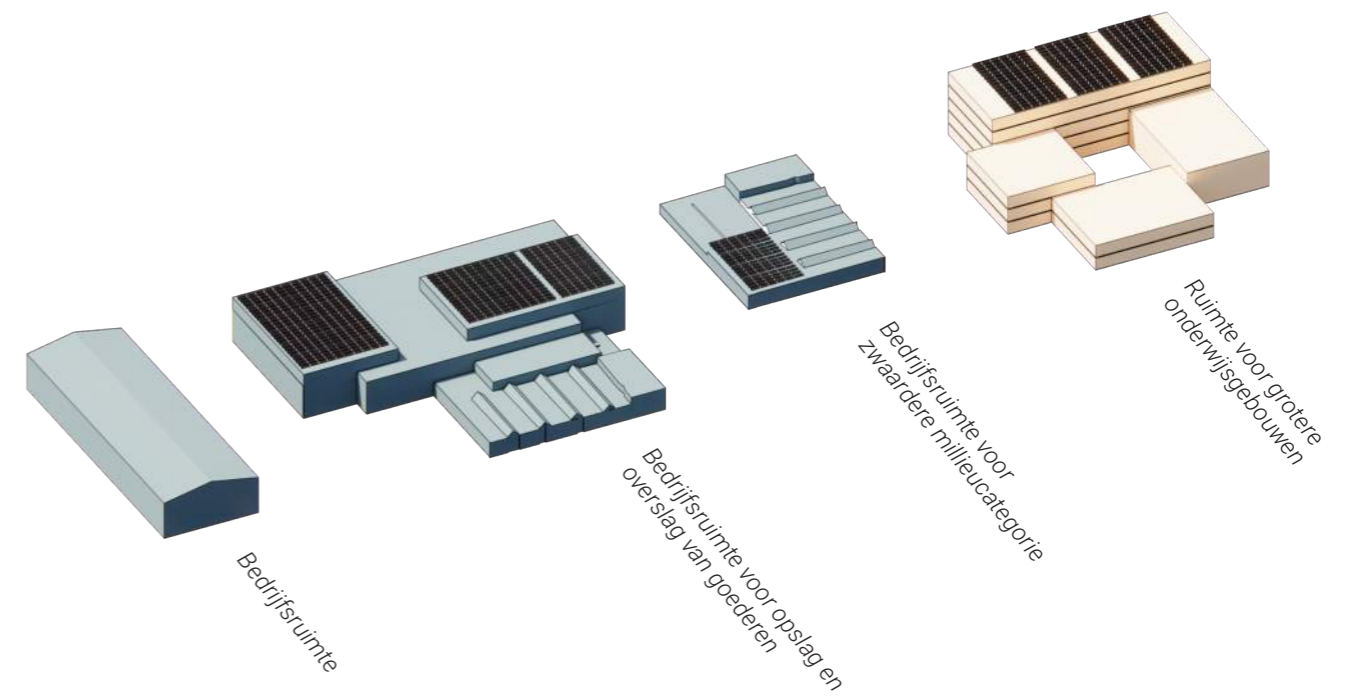


Transformatie van bestaande loods -  
kantoorfunctie

Illustratieve voorbeelden

**L** Grote korrel 1.000 - 2.000 m<sup>2</sup>

De grootste ruimtes worden ingevuld door een programma, waar zwaardere milieucategorieën en bereikbaarheid van belang zijn. De verschillende functies hebben zeer specifieke ruimtelijke, installatie-technische en mobiliteitseisen en zijn daarom ook lastig te mengen met andere functies.



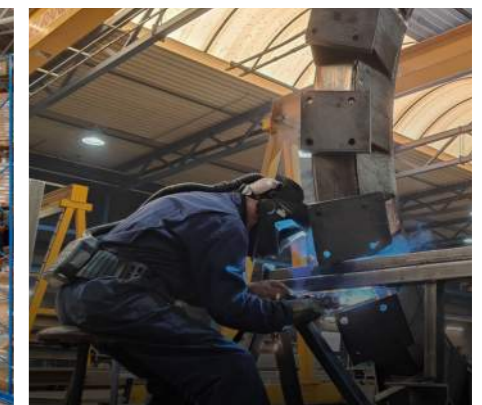
Bedrijfs groottes



Garage



Op- en overslag goederen



Werkzaamheden met zwaardere  
milieucategorie

Illustratieve voorbeelden

# 4. RUIMTELIJK RAAMWERK

## 4.1 Hoofdstructuur van de spoorzone

Wat betekenen de bouwstenen op de kaart? Hiervoor hebben we een 'ruimtelijk raamwerk' op hoofdlijnen opgesteld. Het geeft een samenhangend beeld van hoe we het gebied voor ons zien.

### Legenda

#### Groene en gezonde leefomgeving

- Ontsluitingsweg
- Laan
- Stadsstraat
- Dwarsstraat
- Paden
- Indicatieve paden
- Indicatieve doorsteken naar de Oude IJssel
- Indicatieve groene binnentuinen
- Park met wadi
- Groenstructuur omgeving
- Pleinen
- Parken
- Bestaande hoofdwinkelstraten binnenstad
- Indicatieve voetgangersverbinding over het spoor
- Boardwalk aan Oude IJssel
- Flaneersteiger
- Stimuleren van biodiversiteit
- Plantsoen
- Speeltuin
- Voedseltuin
- Watersport recreatie

#### Hub van stad en Achterhoek

- Fietsroutes
- Fiets- en voetgangersbrug over de Oude IJssel
- Fietstunnel
- Treinstation
- Treinplatform
- Treinspoor
- Fietsenstalling
- Busstation
- Taxistandplaats
- Onderzoek hub
- Onderzoek logistieke hub
- Onderzoek smart hub
- Indicatief ruimtegebruik HUB
- Indicatieve parkeervoorziening

#### Doetinchemse stedelijkheid

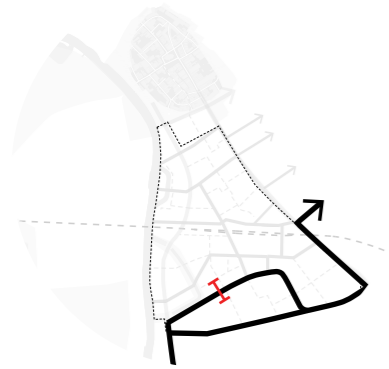
- Ontwikkelvelden
- Potentiële ontwikkellocatie buiten plangebied spoorzone
- Hoekaccenten
- Voorakten aan de straat
- Actieve plinten
- Indicatieve ontwikkeling langs de Oude IJssel
- Bestaande gebouwen plangebied
- Bestaande gebouwen plangebied indicatieve sloop
- Bestaande gebouwen context Doetinchem
- Karaktervolle gebouwen
- Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen
- Cultureel/maatschappelijk functie
- Kas/bijzondere functies
- Culturele voorziening
- Onderwijsvoorziening

- Werkplaats
- Experiment
- Museum
- Detailhandel
- Kinderdagverblijf
- Werkplaats
- Café
- Kerk

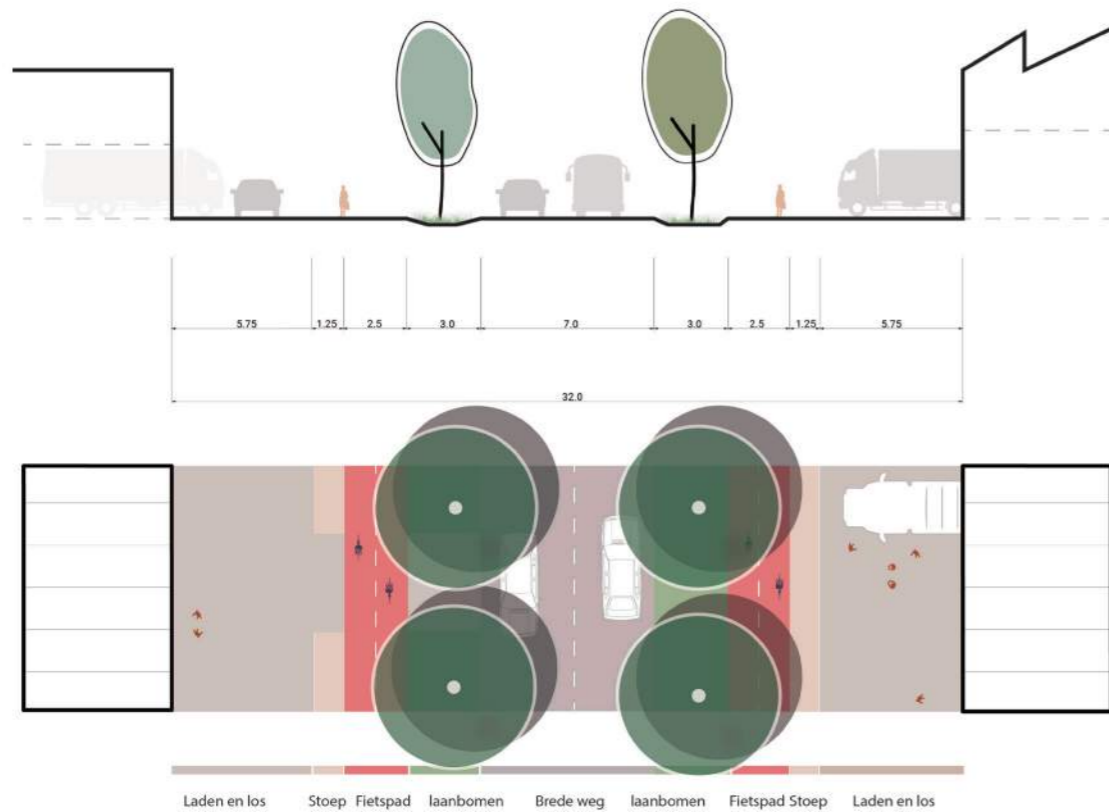




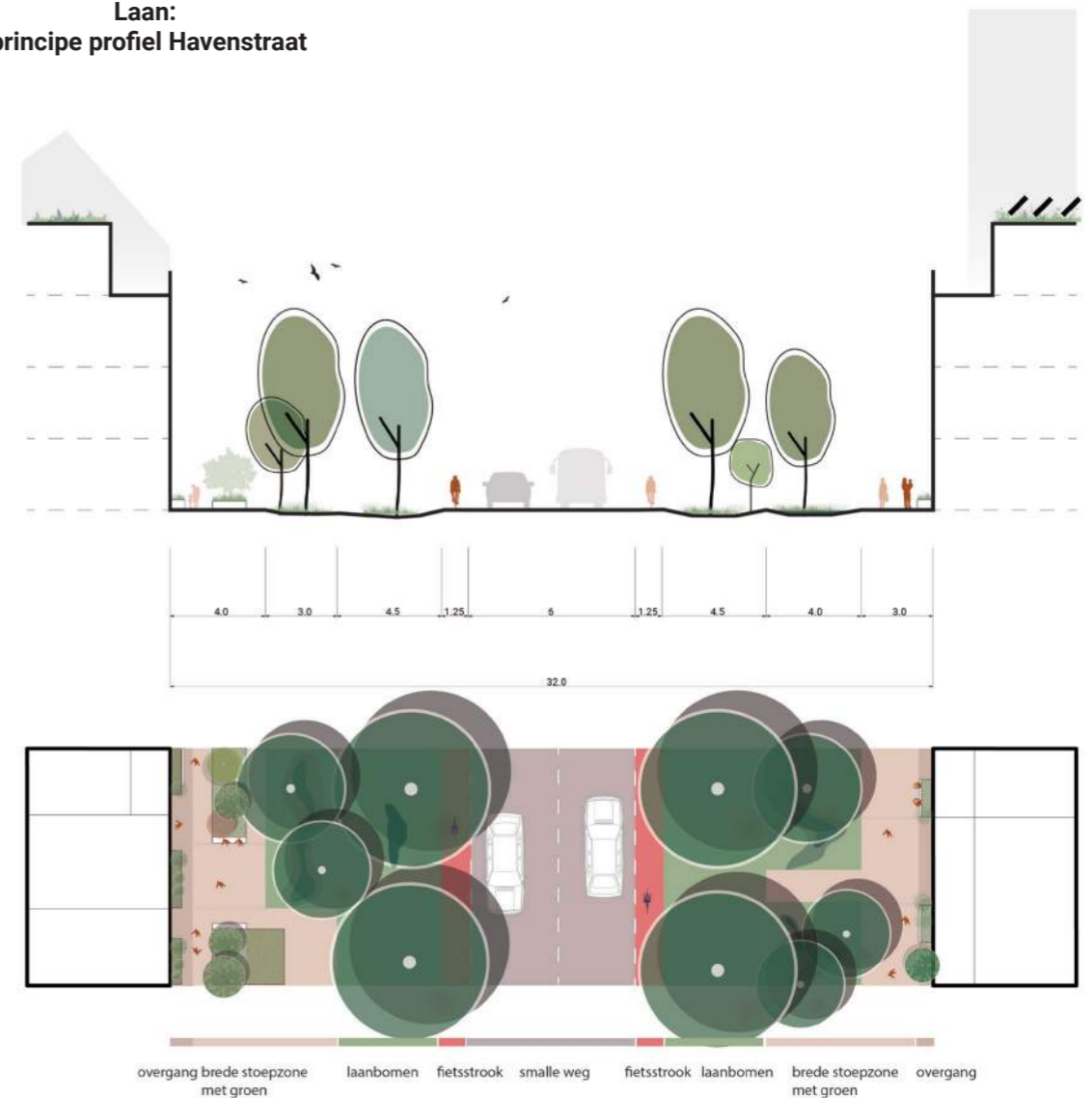
Het ruimtelijk raamwerk is opgebouwd uit herkenbare stedenbouwkundige principeprofielen van wegen, lanen, straten en paden. Het raamwerk en profielen geven een hoofdrichting weer en worden in volgende fasen verder uitgewerkt.

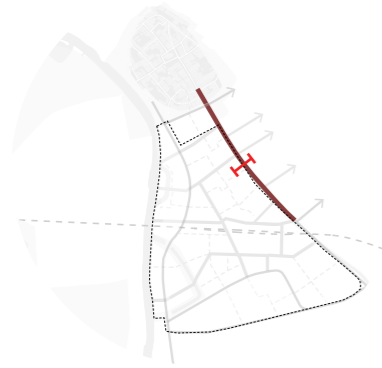


**Ontsluitende wegen:  
principe profiel Industriestraat**

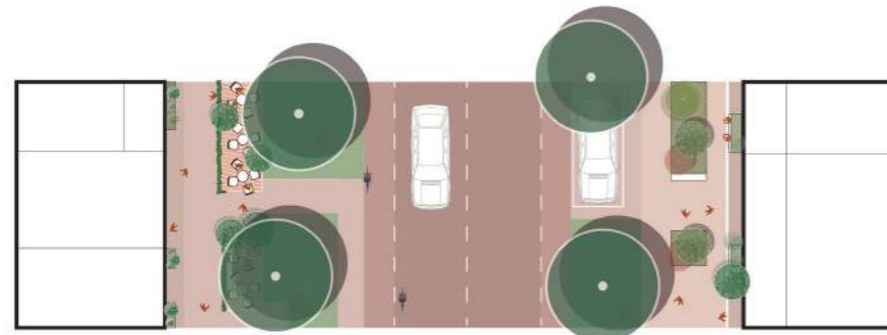
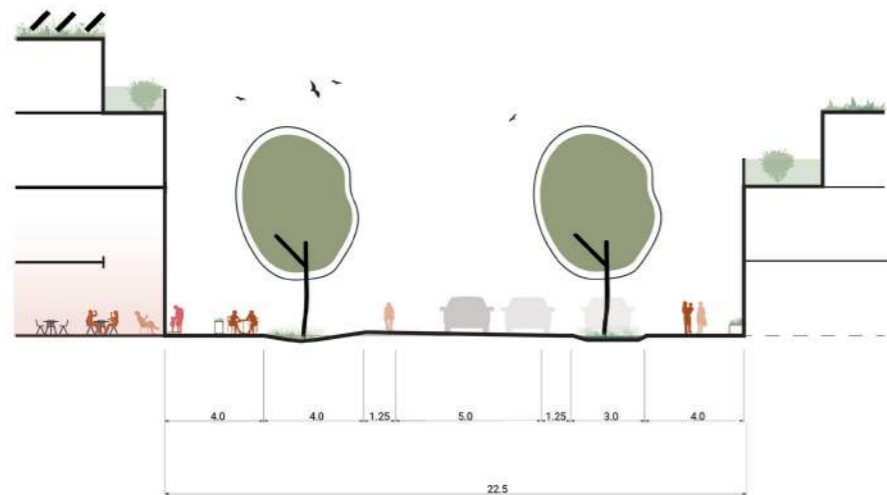


**Laan:  
principe profiel Havenstraat**





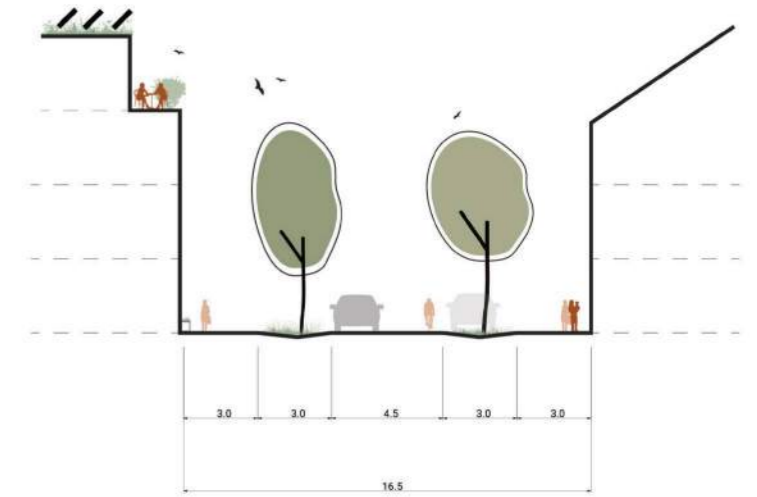
**Stadsstraat:  
Terborgseweg**



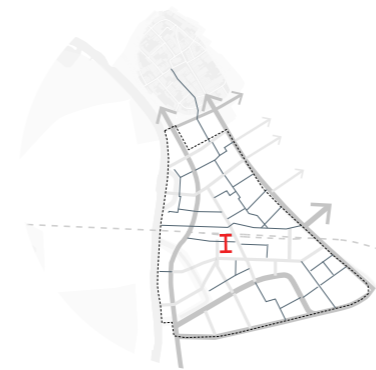
brede stoep naar binnenstad fietsstrook smalle weg fietsstrook bomen stoep langsparkeren



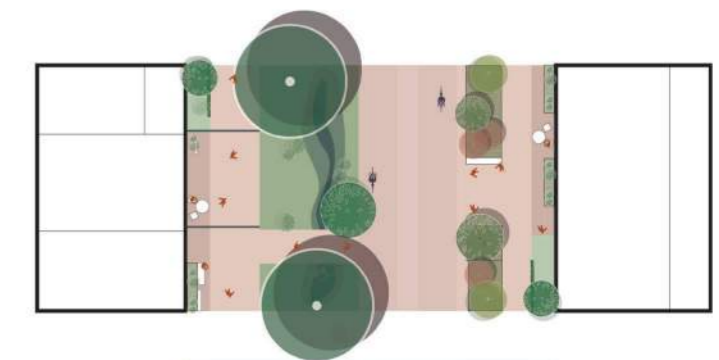
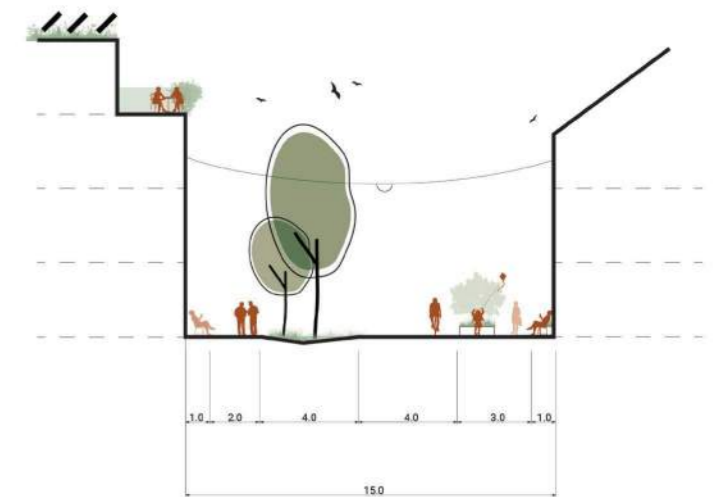
**Dwarsstraten:  
Melkweg**



overgang brede stoepzone met groen straat flexibele zone stoep



**Paden:  
Toekomstig pad**



overgang brede stoepzone met groen fietsstraat stoep overgang

4.2 Bestaande situatie 2023



## 4.3 Doorkijk naar 2036

Op basis van het ruimtelijk raamwerk is een voorbeelduitwerking gemaakt. Deze uitwerking laat de potentie van het raamwerk zien.

De voorbeelduitwerking verbeeldt niet meer dan een mogelijke invulling. De kaart laat zien dat op basis van het ruimtelijk raamwerk een goede doorontwikkeling naar de toekomst mogelijk is. Op basis van deze tekening is een grove indicatie van de programmatische ruimte berekend. Er blijkt dat er tot 2036 ruimte is voor een toevoeging van ongeveer:

- 1.000 - 2.500 woningen
- 90.000 m<sup>2</sup> bvo werken (2.000 - 3.000 arbeidsplaatsen)
- 33.000 m<sup>2</sup> bvo maatschappelijk
- 16.000 m<sup>2</sup> bvo cultuur
- 13.000 m<sup>2</sup> bvo commercieel
- 1.000 bomen

Naast de aanplant van ca. 1.000 bomen is er ruimte voldoende ruimte voor nieuwe pleinen, water en nieuwe (fiets) verbindingen. Hiermee levert de spoorzone een belangrijke bijdrage aan de bouwopgave in de stad en de regio.

### Legenda

	Parken		Café
	Park met wadi		Kerk
	Groen in de straten		Watersport recreatie
	Groenstructuur omgeving		Kinderdagverblijf
	Pleinen		Speeltuin
	Plein met bijzonder functie		Voedstuint
	Bestaande hoofdwinkelstraten binnenstad		Stimuleren biodiversiteit
	Indicatieve voetgangerverbinding over het spoor		Plantsoen
	Boardwalk aan Oude IJssel		Werkplaats
	Flaneersteiger		Experiment
	Voetgangersgebied		
	Binnentuinen		
	Ontwikkelvelden		
	Potentiele ontwikkellocatie buiten plangebied spoorzone		
	Indicatieve nieuwbouw ontwikkeling		
	Karaktervolle gebouwen		
	Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen		
	Cultureel/maatschappelijk functie		
	Onderzoek logistieke hub		
	Onderzoek smart hub		
	Kas/bijzondere functies		
	Hoofdstructuur auto		
	Fietsroutes		
	Fietstunnel		
	Treinstation		
	Treinplatform		
	Treinspoor		
	Fietsenstalling		
	Busstation		
	Taxistandplaats		
	Onderzoek hub		
	Indicatief ruimtegebruik parkeervoorziening		
	Indicatieve parkeervoorziening		
	Museum		
	Culturele voorziening		
	Onderwijsvoorziening		
	Bibliotheek		
	Detailhandel		

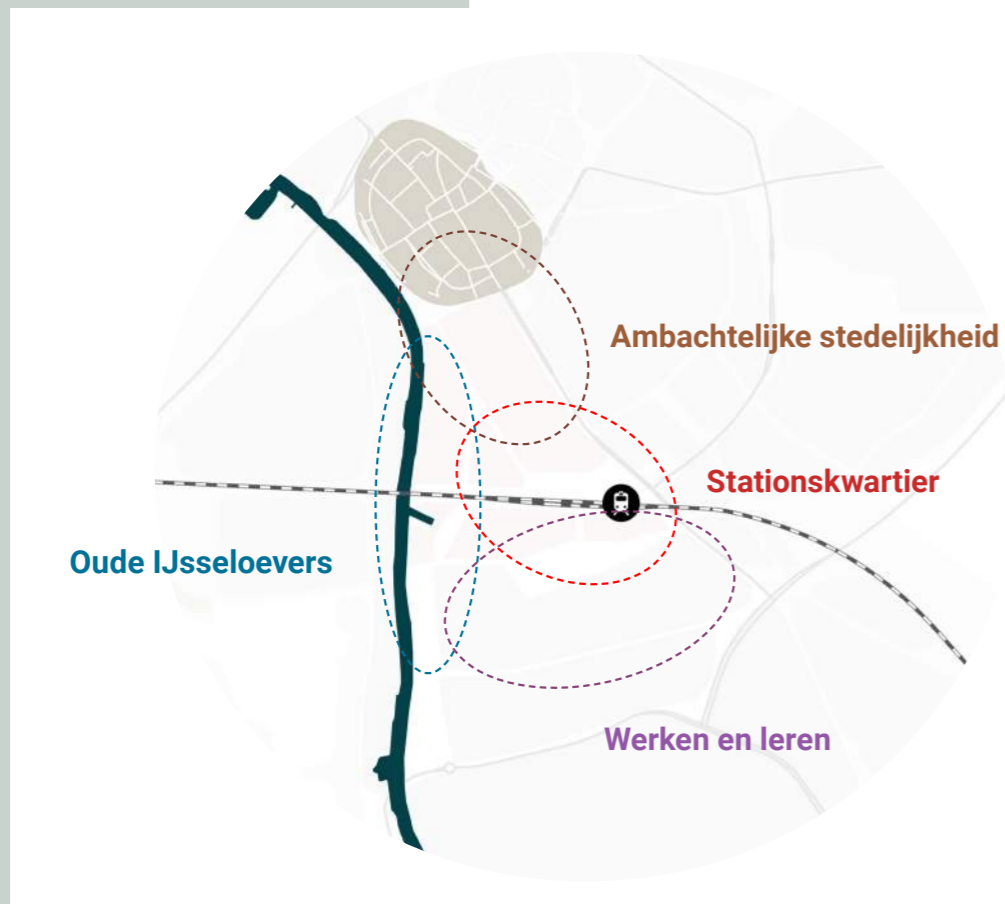


# 5. KARAKTER GEBIEDEN

Wat betekenen deze bouwstenen op de kaart? Hiervoor hebben we een 'ruimtelijk raamwerk' op hoofdlijnen opgesteld. Het geeft een samenhangend beeld van hoe we het gebied voor ons zien.

## 5.1 Een rijk palet aan verschillende karakters

Een bruisende stad vraagt om een menging van functies en een rijk aanbod aan type woningen en bebouwing. Goedkoop of duur, kleinschalig of grootschalig, werken gemengd met wonen of juist niet. Met collectieve en gemeenschappelijke voorzieningen in een aantrekkelijk en groenstedelijk landschap. Het ruimtelijk raamwerk geeft ruimte voor verschillende karaktergebieden met een eigen profiel en indicatief programma. Deze gebieden versterken elkaar en zijn aanvullend op de binnenstad, omliggende buurten en de regio. Door de menging van functies levert de spoorzone een belangrijke bijdrage aan de gemeentelijke bouwopgave.



## Ambachtelijke stedelijkheid

In het karaktergebied Ambachtelijke stedelijkheid bieden we ruimte aan ambachtelijke en creatieve maakbedrijven. In dit woon-werkgebied zetten we in op flexibele ruimtes en gemeenschappelijke faciliteiten. Nieuwe woonvormen, zoals atelierwoningen trekken nieuwe doelgroepen. Culturele voorzieningen, commerciële functies, oude fabriekspanden en groene tuinen maken het een uniek, gemengd stuk stad met een rauw randje.



## Stationskwartier

Het Stationskwartier heeft de meest stedelijke mix van wonen, werken, onderwijs-, culturele-, maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Het kent ook de hoogste bebouwingsdichtheid. Bestaande kantoren worden zorgvuldig ingepast in het stedelijk weefsel. Er ontstaat een aantrekkelijk gebied rondom het station met een optimaal functionerend mobiliteitsknooppunt.



## Oude IJsseloevers

Aan de Oude IJsseloevers ontstaat een stedelijk woon-werkmilieu met het accent op wonen en ondersteunende voorzieningen zoals een gezondheidscentrum, (water)sport en horeca. Iseldoks is hierin een eerste ontwikkeling. Bestaande bebouwing nemen we, waar wenselijk, naadloos op tussen de nieuwbouw, waardoor er een eigen karakter ontstaat. We bieden volop ruimte voor groen en water.



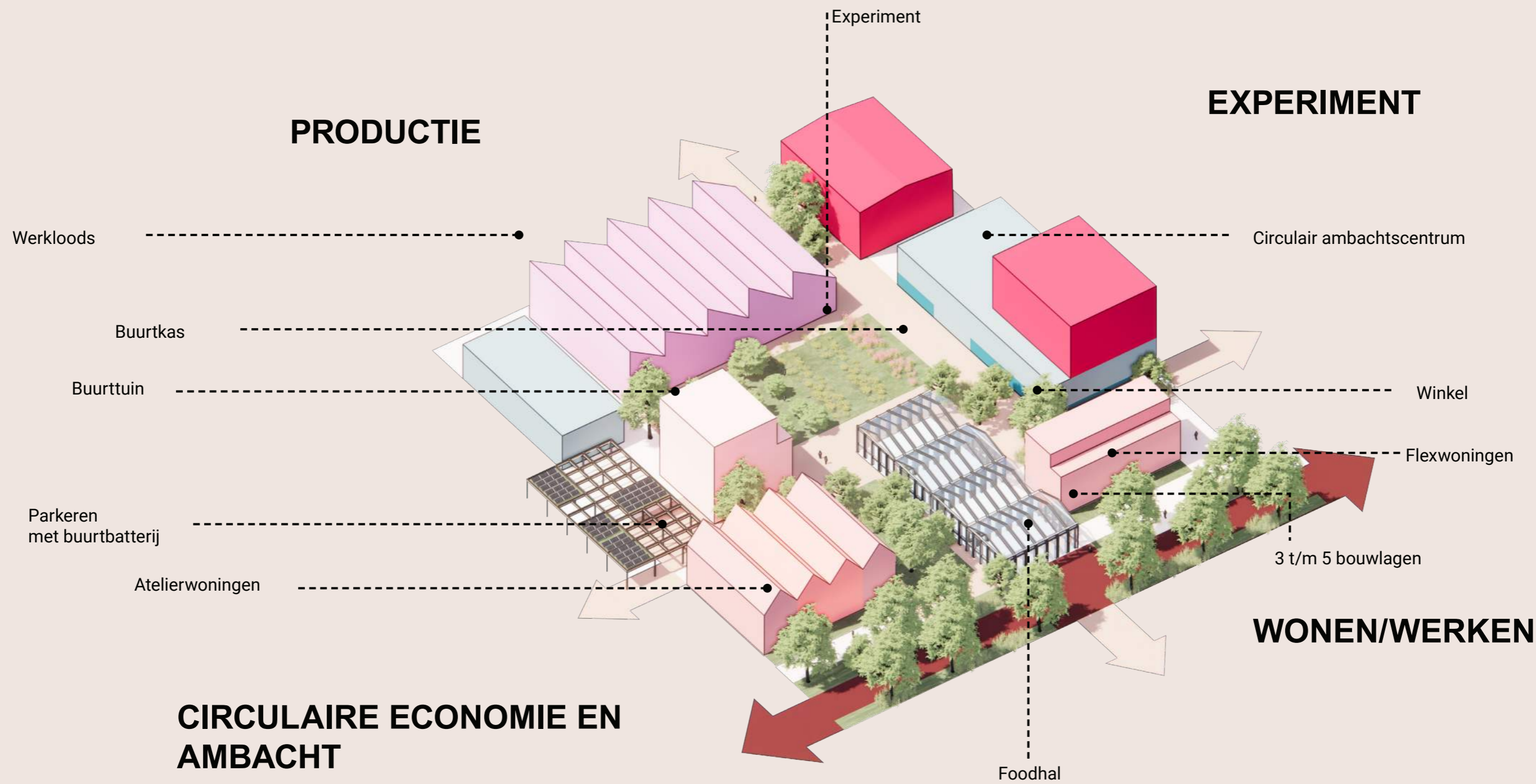
## Werken en leren

Het bedrijventerrein ontwikkelt zich tot een modern werklandschap. Het kent grotere (maak) bedrijven die milieu- en werkruimtes nodig hebben. Het gebied biedt ruimte om te testen, experimenteren en te produceren. In dit gebied is er ruimte voor verschillende bedrijven om krachten te bundelen. Ook zien we ruimte in dit gebied voor ondersteunende functies als onderwijs, evenementen en andere vormen van ruimtegebruik die bijdragen aan het verstevigen van het vestigingsklimaat voor innovatieve bedrijven en (praktijk)onderwijs.



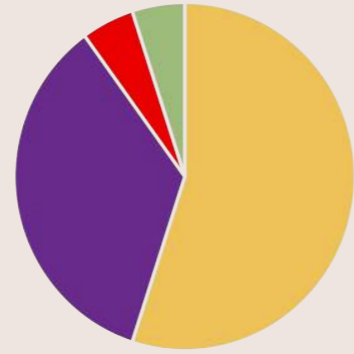
## 5.2 Ambachtelijke stedelijkheid

In Ambachtelijke stedelijkheid bieden we ruimte aan ambachtelijke en creatieve maakbedrijven. Culturele voorzieningen, horeca, winkels, oude fabriekspanden en groene tuinen maken het een uniek, gemengd stuk stad met een rauw randje.





Huidige situatie



Indicatieve programmamix

■ Wonen ■ Werken ■ Maatschappelijk ■ Commercieel ■ Cultuur



Illustratieve toekomstige situatie



Referentiebeelden



## Samen werken en wonen

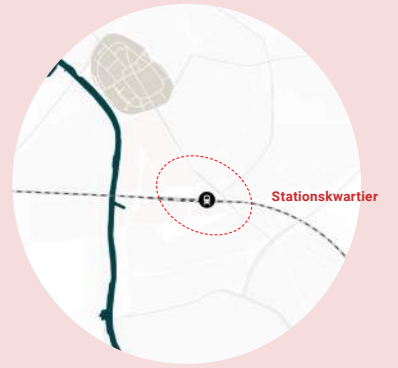
Vrijdag begin van de avond loopt iedereen uit. Wandelend tussen Melkweg en Spinbaan ontvouwt zich een informeel stedelijk milieu met een rauw randje. Werkloosden en atelierwoningen gaan samen met experiment, ambacht en cultuur; een eigenzinnige Doetinchemse mix. Aanpakken en samenwerken!





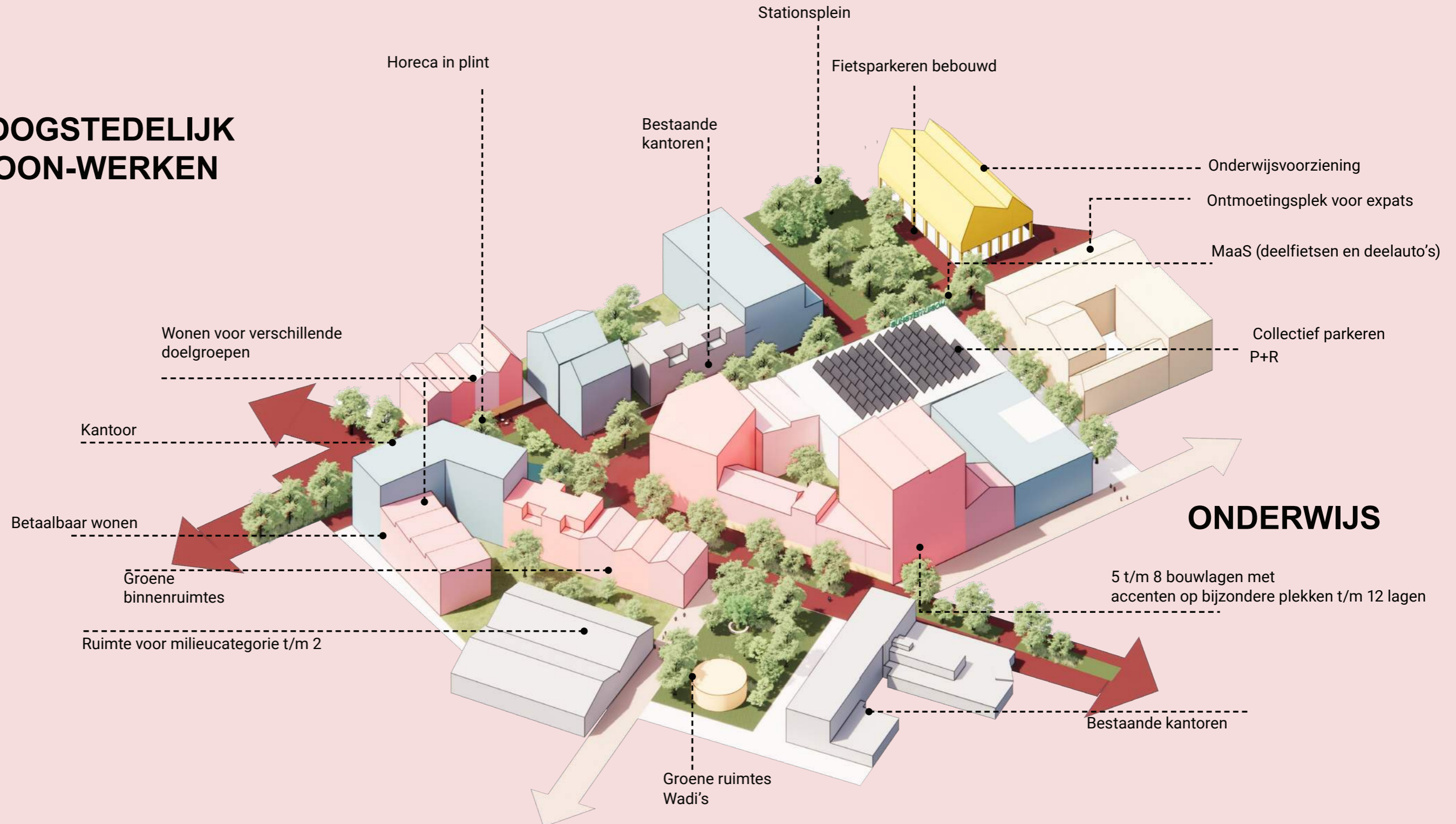
## 5.3 Stationskwartier

Het Stationskwartier heeft de meest stedelijke mix van wonen, werken, winkelen, onderwijs-, culturele-, maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Met daarbij de hoogste bebouwingsdichtheid. Bestaande kantoren worden zorgvuldig ingepast. Er ontstaat een aantrekkelijk gebied rond het station met mobiliteitshub.



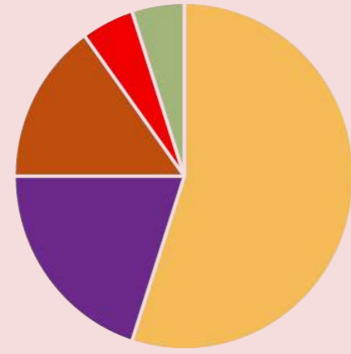
### HOOGSTEDELIJK WOON-WERKEN

### MOBILITEITSHUB





Huidige situatie



Wonen Werken Maatschappelijk Commercieel Cultuur

Indicatieve programma



Illustratieve toekomstige situatie



Referentiebeelden



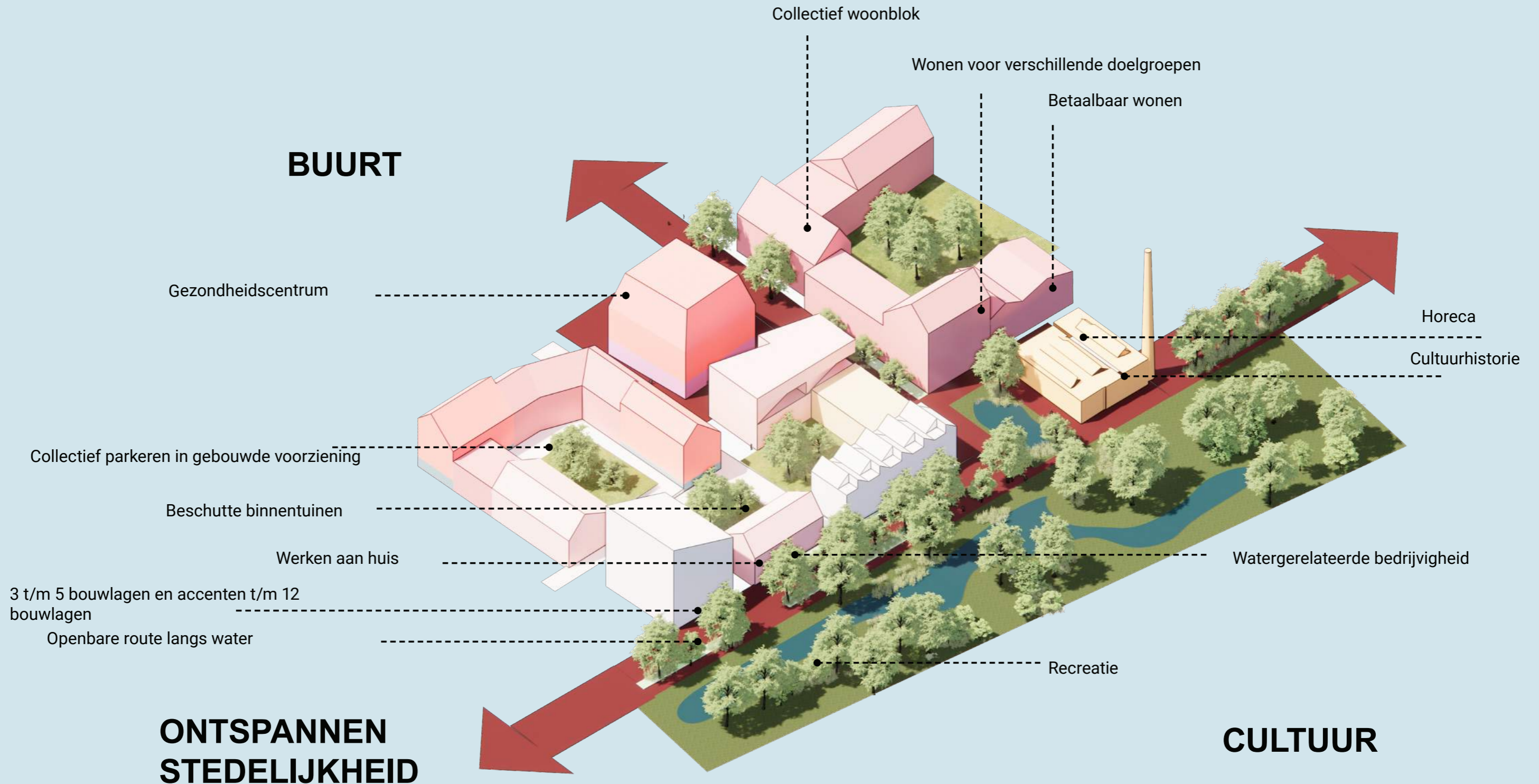
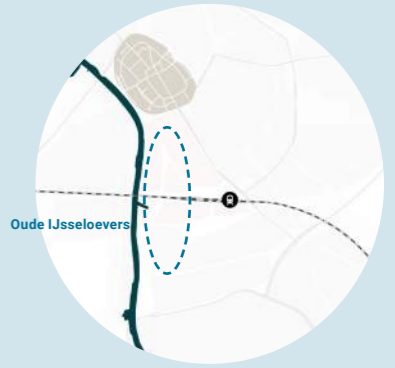
## Welkom in Doetinchem en de Achterhoek

Spitsuur op een doordeweekse herfstige dag. Bij de eerste aanblik vanuit het station sta je midden in de stad, in het centrum van de Achterhoek. Op de zuidzijde openbaart zich een nieuwe stad met onderwijs, werken, voorzieningen, wonen en veel groen. Ervaren ondernemerschap en jonge ambities van ondernemers worden afgewisseld. Het stationsplein is een ontmoetingsplek voor inwoners, ondernemers en reizigers. Een waterelement midden op het stationsplein en veel bomen geven de referentie naar de Oude IJssel. Het geeft een aangename verstillung temidden van de reuring.



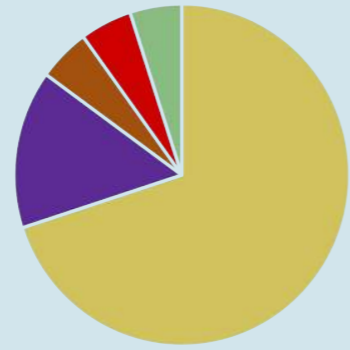
## 5.4 Oude IJsseloevers

Aan de Oude IJsseloevers ontstaat een stedelijk woon-werkmilieu met het accent op wonen en ondersteunende voorzieningen zoals een gezondheidscentrum, (water)sport en horeca. Iseldoks is een eerste ontwikkeling hierin. Bestaande bebouwing nemen we, waar wenselijk naadloos op tussen de nieuwbouw, waardoor een eigen karakter ontstaat. Er is volop ruimte voor groen en water.



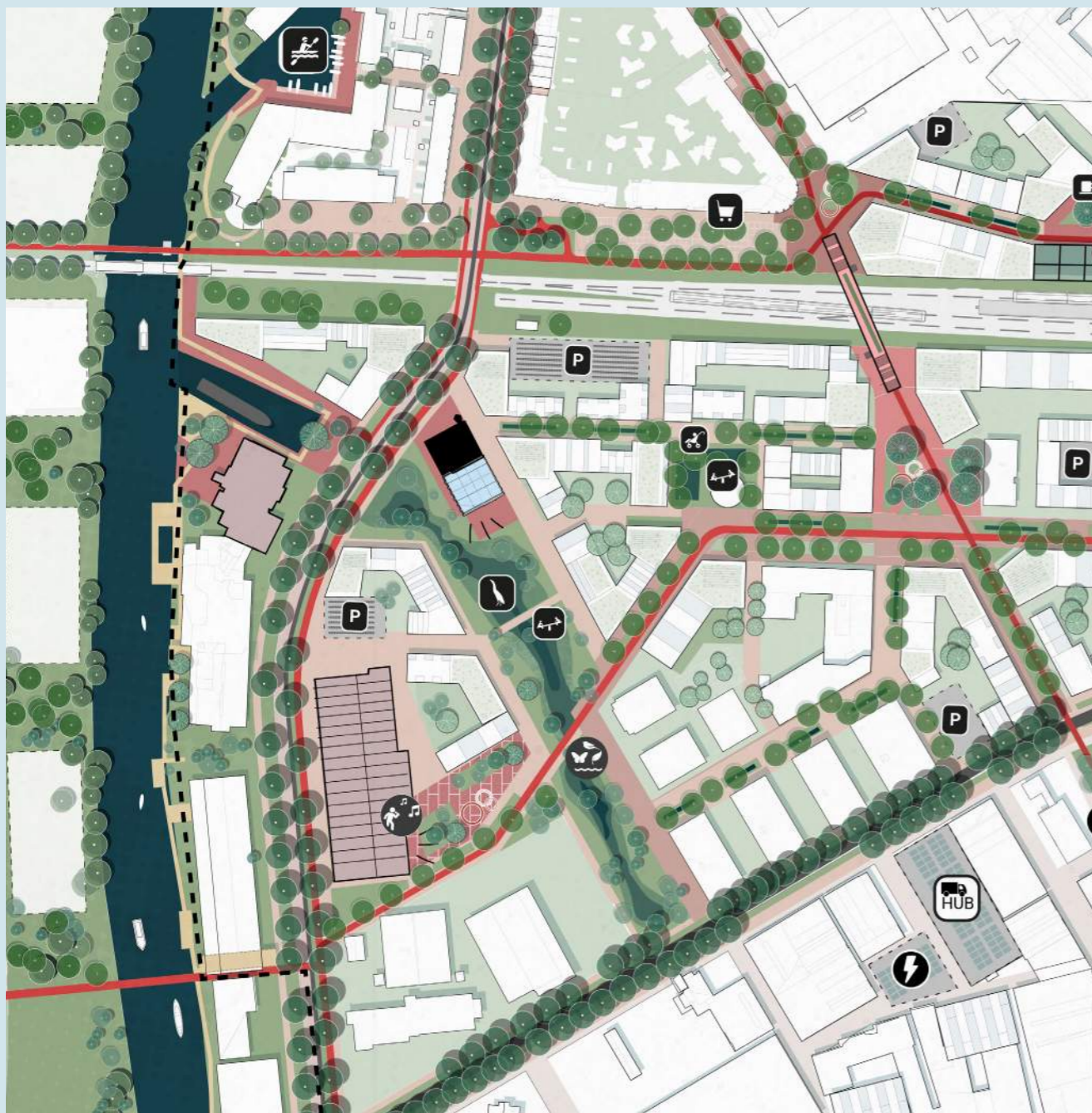


Huidige situatie



■ Wonen ■ Werken ■ Maatschappelijk ■ Commercieel ■ Cultuur

Indicatieve programmix



Illustratieve toekomstige situatie



Referentiebeelden



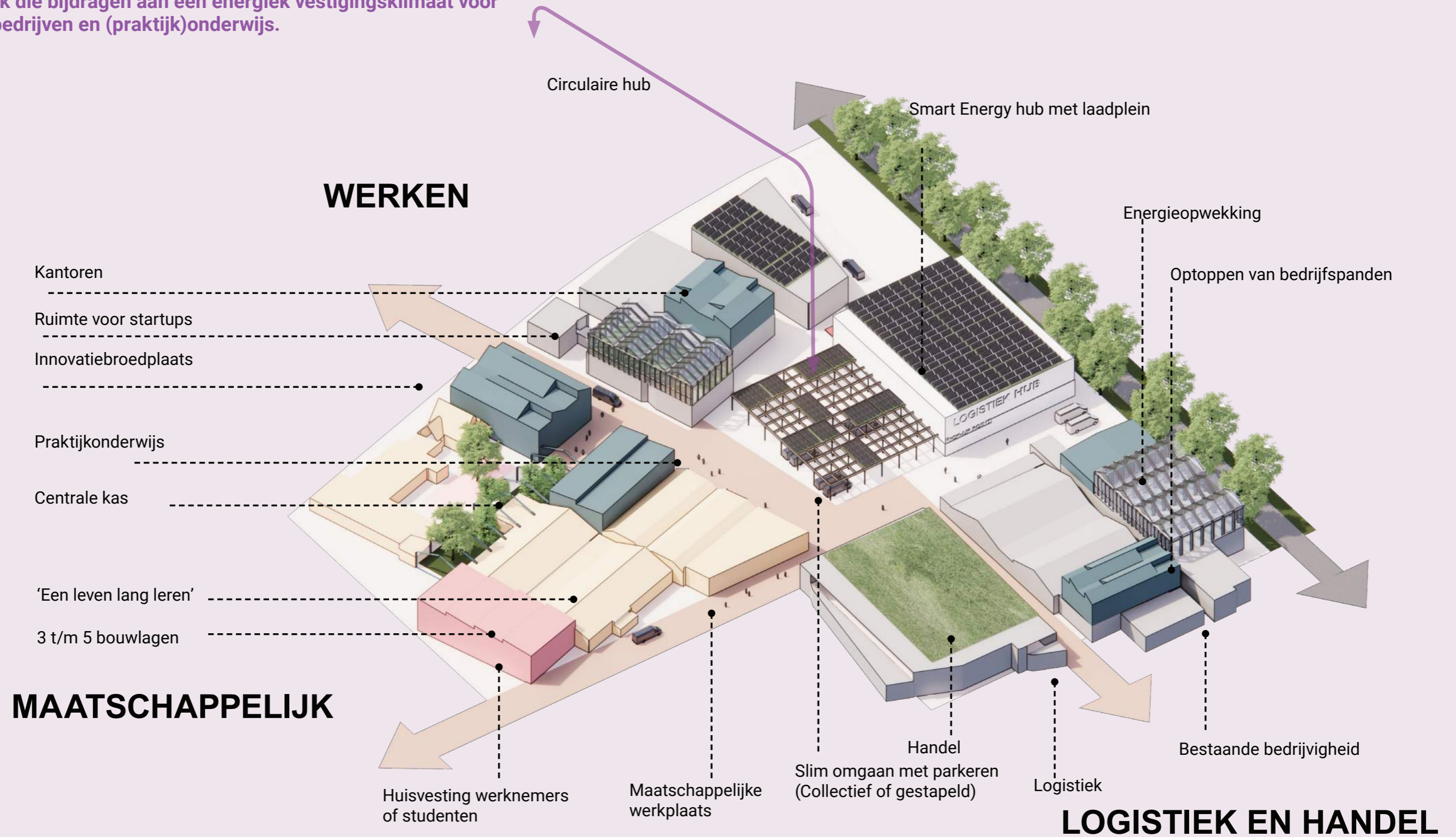
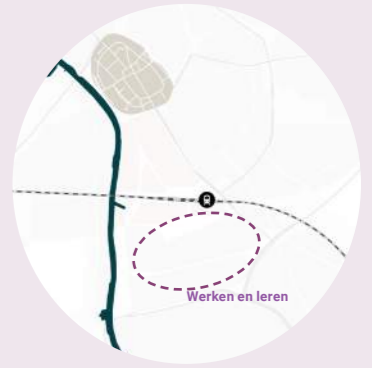
## Ontspannen stad aan het groen

Een regenachtige dag op zondagochtend. Na een heftige bui, maken mensen nog een wandelingetje rond het nieuwe Oude IJsselpark en kinderen spelen langs het water. Fietsers maken een ommetje door de buurt. Aan het Ketelhuis vormt een buurtkas een nieuwe hotspot; een authentieke lokale brasserie met een moderne twist. Verderop zijn de bootjes in de nieuwe haven te zien.



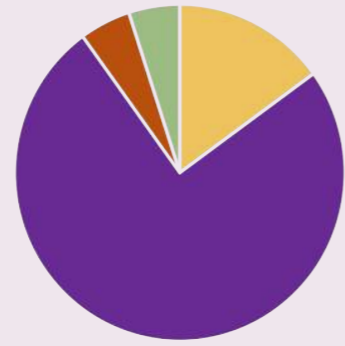
## 5.5 Werken en leren

Het noordelijke deel van Verheulswede ontwikkelt zich tot een modern werklandschap. Het kent grotere (maak)bedrijven die milieu- en werkruimte nodig hebben. Er is ruimte om te testen, experimenteren en te produceren. Er is ruimte voor een gezamenlijke hub waarin reststromen, energie en logistiek worden samengebracht en gedistribueerd. Er is ook ruimte voor ondersteunende functies als cultuur, onderwijs, evenementen en andere vormen van ruimtegebruik die bijdragen aan een energiek vestigingsklimaat voor innovatieve bedrijven en (praktijk)onderwijs.





Huidige situatie - Werken en leren



■ Wonen ■ Werken ■ Maatschappelijk ■ Commercieel ■ Cultuur

Indicatieve programma



Illustratieve toekomstige situatie - Werken en leren



Referentiebeelden Werken en leren



