

Gebiedsprogramma 2026 - 2036

Spoorzone Doetinchem

April 2026

gemeente [gD] Doetinchem

Gebiedsprogramma

Colofon

Opdrachtgever
Gemeente Doetinchem

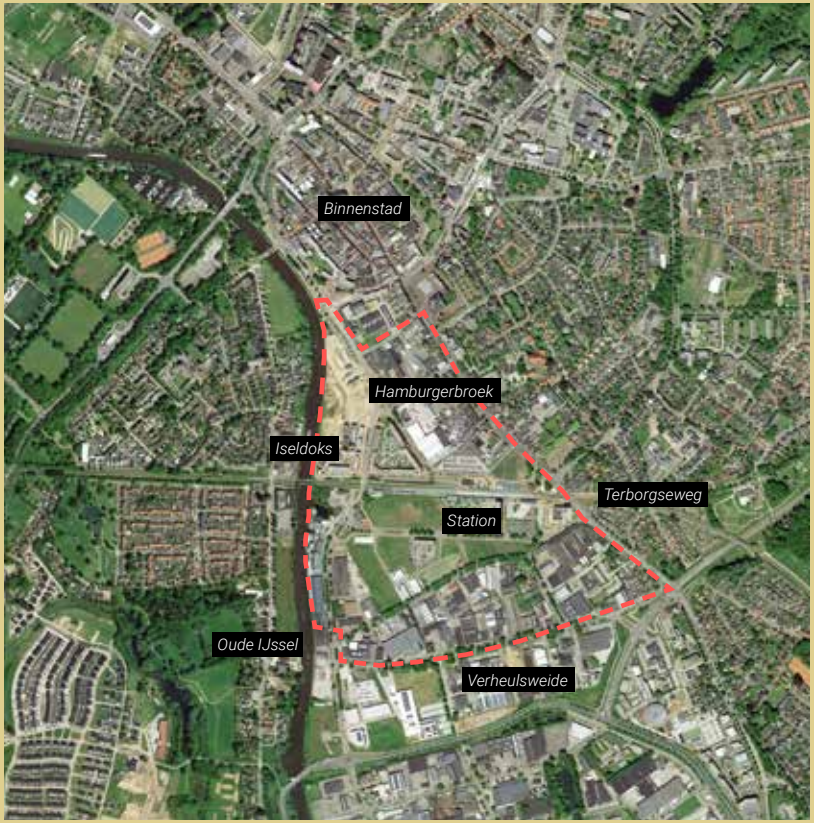
Opstellers gebiedsprogramma

- programmateam Spoorzone Doetinchem

In samenwerking met:

- Karres en Brands Hilversum

Status:
April 2026, voor vaststelling



Figuur 1: 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 en de Fabrieksstraat en is 53,4 hectare groot.

KARRES
BRANDS

gemeente [gD] Doetinchem



Samen verder bouwen aan de Spoorzone

De gemeente Doetinchem heeft de afgelopen jaren bewust gekozen om te groeien. Ons doel is dat Doetinchem in 2036, als de stad 800 jaar stadsrechten viert, gegroeid is naar ongeveer 70.000 inwoners. Dat is nodig om onze voorzieningen op peil te houden. Met de huidige 60.000 inwoners wordt dat steeds moeilijker.
We willen dat inwoners kunnen blijven genieten van alles wat Doetinchem aantrekkelijk maakt. Denk aan onze schouwburg Amphion, cultureel centrum De Gruitpoort, goede scholen, het (nieuwe) ziekenhuis, de levendige binnenstad met winkels en horeca en de vele sportverenigingen. Maar groei gaat niet alleen over aantallen mensen. Het gaat ook om kwaliteit en balans. We willen een stad zijn waar je goed kunt wonen, werken en ontspannen. Doetinchem als het kloppende hart van de Achterhoek.
Een belangrijk onderdeel van deze groei is de Spoorzone. Dat gebied, tussen de binnenstad, Oude IJssel en het stationsgebied, krijgt een centrale rol in de ontwikkeling van de stad. Dankzij het goede openbaar vervoer en de verbindingen met Arnhem, Nijmegen en de omliggende dorpen, heeft de Spoorzone veel kansen om uit te groeien tot een moderne en duurzame woon- en werklocatie.
Hier komen wonen, werken, leren en ontspannen op een natuurlijke manier samen. Een groot deel van de woningbouwopgave van Doetinchem wordt hier gerealiseerd. Er komen ongeveer 2.000 nieuwe woningen, in verschillende prijsklassen en voor elke woningzoekende.
Daarom bied ik met trots hierbij het Gebiedsprogramma Spoorzone aan.
Dit programma geeft richting aan de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Het is een verdere uitwerking van de Structuurschets Spoorzone Doetinchem, die in 2023 door de gemeenteraad is vastgesteld.
Met dit programma geven we bouwers en ontwikkelaars heldere spelregels.
We willen een sterke en sociale wijk maken, waar mensen elkaar ontmoeten en zich verbonden voelen. De inrichting van de wijk en de openbare ruimte sluiten hierop aan. Daarnaast is de Spoorzone een aantrekkelijke plek voor innovatieve bedrijven in de maakindustrie, agrofood en zorg. Verder krijgen langzaam verkeer, fietsen en deelmobiliteit voorrang.
In de Spoorzone werken we ook aan onze duurzaamheidsdoelen.
We letten op klimaat, energie, circulariteit, gezondheid en sociale kwaliteit.
Een belangrijk voorbeeld daarvan is het nieuwe Oude IJsselpark.
Dit park zorgt voor verkoeling, opvang van regenwater en meer natuur.
Ook wordt het een prettige plek om te wandelen, te sporten of elkaar te ontmoeten.
We zijn ervan overtuigd dat de Spoorzone zo uitgroeit tot een waardevol stadsdeel, voor de inwoners van nu en voor volgende generaties.

Ingrid Lambregts
Wethouder gemeente Doetinchem

Voorwoord

Inhoud

1.0. Introductie 6
1.1. Aanleiding en doelstelling
1.2. Aanpak
1.3. Leeswijzer
1.4. Terugblik structuurschets
1.5. Conclusies analyse huidige situatie en beleid

2.0. Toekomstbeeld 12
2.1. Opgaven spoorzone
2.2. Een wandeling door de Spoorzone in 2036
2.3. Ontwikkelkompas spoorzone

3.0. Ontwikkelruimte 54
3.1. Ontwikkelrichtlijnen
3.2. Voorbeeldprogramma

4.0. Ontwikkelstrategie 98
4.1. Introductie gebiedsgerichte ontwikkelstrategie
4.2. Rolopvatting gemeente en fasering
4.3. Haalbaarheid

5.0. Gebiedscommunicatie 110
5.1. Participatie
5.2. Gebiedscommunicatie
5.3. Branding en identiteit

Bijlagen
- Beeldkwaliteitsplan Spoorzone Doetinchem
- Profielenboek Spoorzone
- Matenplan Spoorzone
- Milieukundige analyse





Figuur 2: welkom in Doetinchem
Het is spitsuur op een doordeweekse herfstige dag. Zodra je het station uitloopt sta je midden in de stad, in het centrum van de Achterhoek. Aan de zuidzijde zie je een nieuwe stadswijk met onderwijs, werken, voorzieningen, woningen en veel groen. Hier vinden ervaren ondernemerschap en jonge ambities elkaar. Het stationsplein is een ontmoetingsplek voor inwoners, ondernemers en reizigers

1.0. Introductie

In dit hoofdstuk worden de aanleiding en de doelstelling van het gebiedsprogramma toegelicht. Vervolgens lichten we onze aanpak toe en geven we een leeswijzer voor het gebiedsprogramma. Ten slotte blikken we kort terug op de Structuurschets Spoorzone en schetsen we de huidige situatie.

1.1. Aanleiding en doelstelling

De Spoorzone speelt een belangrijke rol in de verdere ontwikkeling van Doetinchem. Het gebied ligt tussen de binnenstad, het station en Oude IJssel. Hier wordt de groei zichtbaar in een stadsdeel waar wonen, werken, leren en ontmoeten op een moderne, duurzame manier samenkomen.

Het Gebiedsprogramma Spoorzone Doetinchem is de verdere uitwerking van de in 2023 door de raad vastgestelde Structuurschets Spoorzone.
Het programma vertaalt de ambities uit de structuurschets verder naar heldere uitgangspunten, richtlijnen en een ontwikkelstrategie.
Doel van het gebiedsprogramma is om structuur en samenhang te brengen in de ruimtelijke, sociale en economische opgaven.
Het programma geeft richting aan ruimtelijke keuzes, regie en samenwerking.
Het vormt het vertrekpunt voor toekomstige initiatieven, omgevingsplannen en grondexploitaties.
Daarmee is het een belangrijk hulpmiddel binnen de Omgevingswet, waar het één van de zes kerninstrumenten is. Het helpt om keuzes te maken waarin ruimte, economie, duurzaamheid en leefkwaliteit goed wordt afgewogen.

Het gebiedsprogramma laat zien hoe de ambities uit de Omgevingsvisie worden uitgevoerd. De Omgevingsvisie geeft aan wát er moet gebeuren;
het gebiedsprogramma beschrijft hóe dit wordt gedaan. Het gebiedsprogramma heeft geen directe juridische bindende werking. Wijzigingen in toegestane functies worden via een Omgevingsplan geregeld.
De uitvoering gebeurt van het gebiedsprogramma gebeurt stap voor stap.
De gemeenteraad besluit per fase over de benodigde middelen.
Het gebiedsprogramma vormt daarnaast de basis voor de zogenaamde omgevingsplannen, die later per (deel)gebied worden opgesteld.

1.2. Aanpak

Het gebiedsprogramma voor de Spoorzone is tot stand gekomen via een zorgvuldig proces met brede betrokkenheid van inwoners, ondernemers en partners. Onze aanpak is in het schema hiernaast weergegeven (zie figuur 3).
Dit proces kende vier stappen:

- Analyse van de huidige situatie

Het in kaart brengen van de bestaande structuren, functies en kwaliteiten van het gebied en de directe omgeving.

- Dialoog met inwoners en ondernemers

Via verschillende gebiedscafés is met bewoners, ondernemers en betrokken organisaties gesproken over wat er leeft in de omgeving en wat nodig is voor de toekomstige Spoorzone.

- Vertaling naar bouwstenen

De inzichten uit de analyse en participatie zijn samengebracht in bouwstenen voor de gebiedsontwikkeling.

- Ontwikkeling van het toekomstbeeld

De bouwstenen zijn uitgewerkt tot een samenhangend toekomstbeeld voor de Spoorzone.

1.3. Leeswijzer

Dit gebiedsprogramma beschrijft hoe de Spoorzone zich de komende jaren ontwikkelt van toekomstbeeld naar uitvoering. De opbouw van het gebiedsprogramma en samenhang is hiernaast weergegeven (zie figuur 4).
Het document is als volgt opgebouwd:

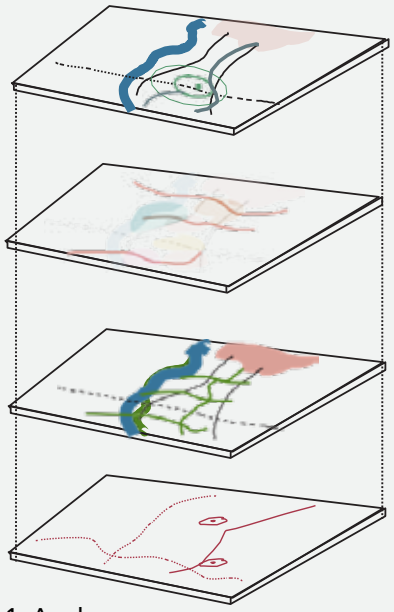
Hoofdstuk 1 beschrijft de aanleiding, doelstelling en aanpak van het gebiedsprogramma.

Hoofdstuk 2 presenteert het toekomstbeeld, opgebouwd uit twaalf bouwstenen.

Hoofdstuk 3 licht de ontwikkelruimte toe met richtlijnen die houvast bied aan toekomstige initiatieven. Ook wordt per karaktergebied het denkbare programma toegelicht.

Hoofdstuk 4 beschrijft de ontwikkelstrategie: de uitvoering in fasen op korte, middellange en lange termijn, inclusief financiele en planologische haalbaarheid.

Figuur 3: schema aanpak



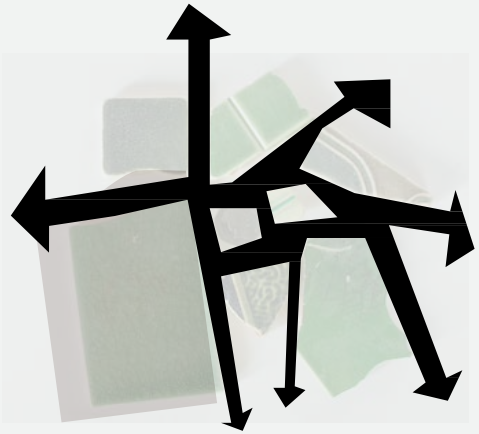
1. Analyse



2. Dialoog

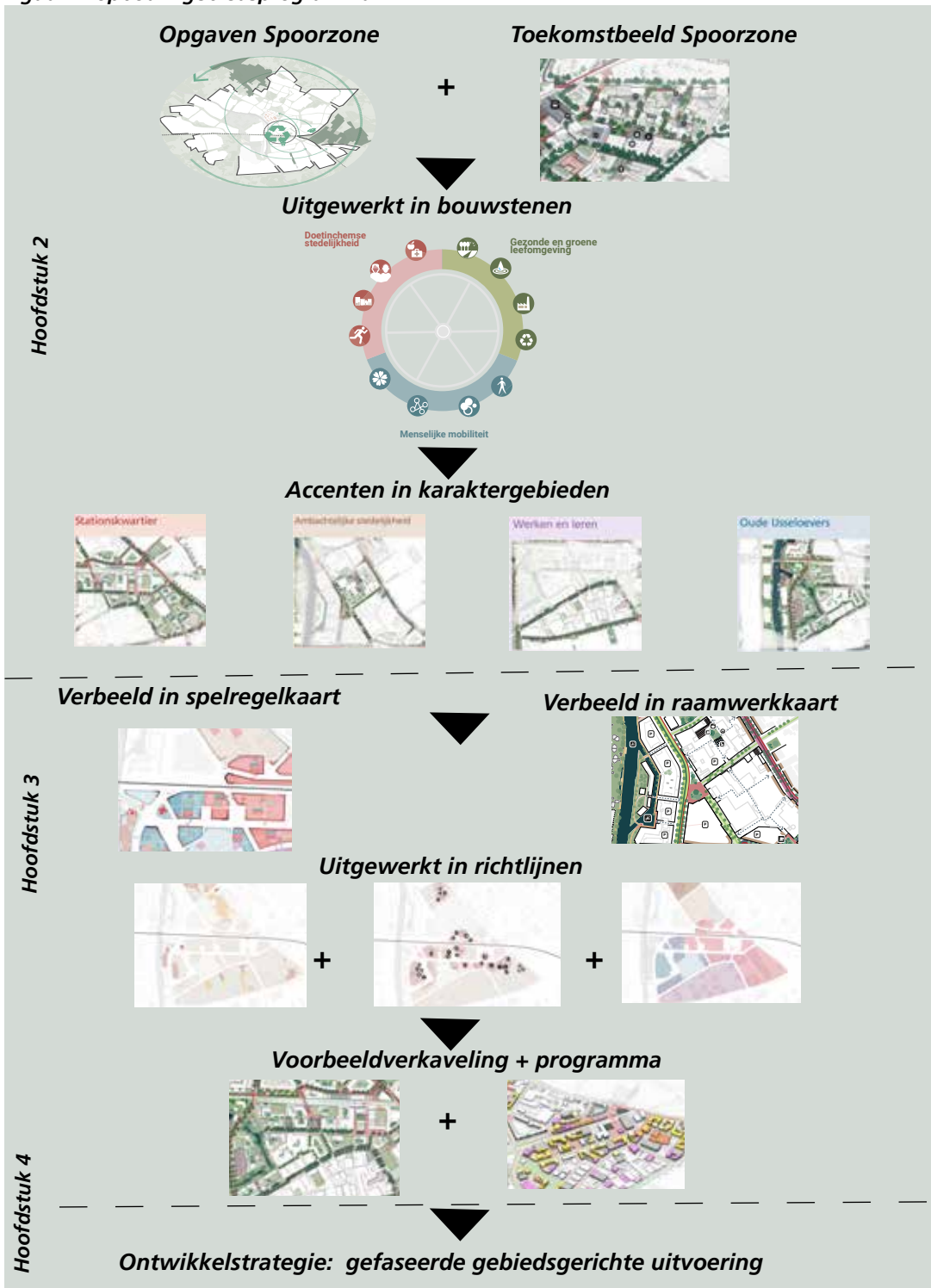


3. Bouwstenen



4. Toekomstbeeld

Figuur 4: opbouw gebiedsprogramma



Figuur 5: voorbeeldverkaveling Spoorzone 2036



1.4. Terugblik structuurschets: Voorbeeldverkaveling 2036

In de structuurschets voor de Spoorzone is een voorbeeldverkaveling opgenomen. Deze 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 voorbeeldverkaveling 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 m2 bvo werken (2.000 - 3.000 arbeidsplaatsen)*
- *33.000 m2 bvo maatschappelijk/zorg*
- *16.000 m2 bvo cultuur*
- *13.000 m2 bvo commercieel*
- *1.000 bomen*

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

Figuur 6: 3D impressie van de Spoorzone in 2036



1.5. Conclusies analyse huidige situatie en beleid

In 2023 is de Omgevingsvisie Doetinchem door de raad vastgesteld. Deze visie laat zien hoe de gemeente zich de komende jaren ontwikkelt. Bij het opstellen van zowel de Structuurschets als het Gebiedsprogramma Spoorzone is bestaand beleid (zoals de woonvisie, circulair beleid en o.a. Omgevingsprogramma Economie betrokken) als vertrekpunt meegenomen en vertaald naar de opgaven en ambities voor de Spoorzone. Daarnaast is een ruimtelijke analyse uitgevoerd om inzicht te krijgen in de huidige situatie en de ruimtelijke opbouw van het gebied. Uit deze analyse komen tien belangrijke vertrekpunten voort die richting geven aan het gebiedsprogramma:

1. Strategische ligging tussen binnenstad, station en de Oude IJssel: de Spoorzone vormt een belangrijke schakel tussen stad en landschap.

2. Belangrijke mobiliteitsknoop: het station is de regionale toegangspoort tot Doetinchem en de Achterhoek, maar de directe omgeving mist samenhang en kwaliteit.

3. Industrieel verleden: de bestaande bebouwing weerspiegelt het werkende karakter van het gebied, maar veel panden zijn verouderd en vragen om herprogrammering.

4. Versnipperde ruimtelijke structuur: grote verschillen in schaal, bouwtijd en functie leiden tot een onsamenhangend stedelijk beeld.

5. Barrières door spoor en doorgaande wegen: deze beperken de verbindingen binnen het gebied en belemmeren een goede aansluiting op de omliggende wijken.

6. Onbenutte relatie met de Oude IJssel: de rivier ligt dichtbij, maar is nauwelijks zichtbaar of beleefbaar. De verbinding tussen stad en water is zwak ontwikkeld.

7. Ruimte voor vergroening en klimaatadaptatie: veel open en verharde ruimtes bieden kansen voor herinrichting, meer groen en ruimte voor een nieuw woon- en werkprogramma.

8. Beperkte woon- en verblijfskwaliteit: het gebied kent nu vooral werk- en parkeerfuncties en biedt weinig aantrekkelijke verblijfsplekken.

9. Onvoldoende herkenbare stadsentrees: de toegang tot de binnenstad via de Spoorzone mist identiteit en ruimtelijke kwaliteit.

10. Grote ontwikkelpotentie: de centrale ligging en de aanwezige ruimte maken de Spoorzone tot een sleutelgebied voor stedelijke verdichting en vernieuwing.

Opgave omgevingsvisie Spoorzone: het visitekaartje voor Doetinchem

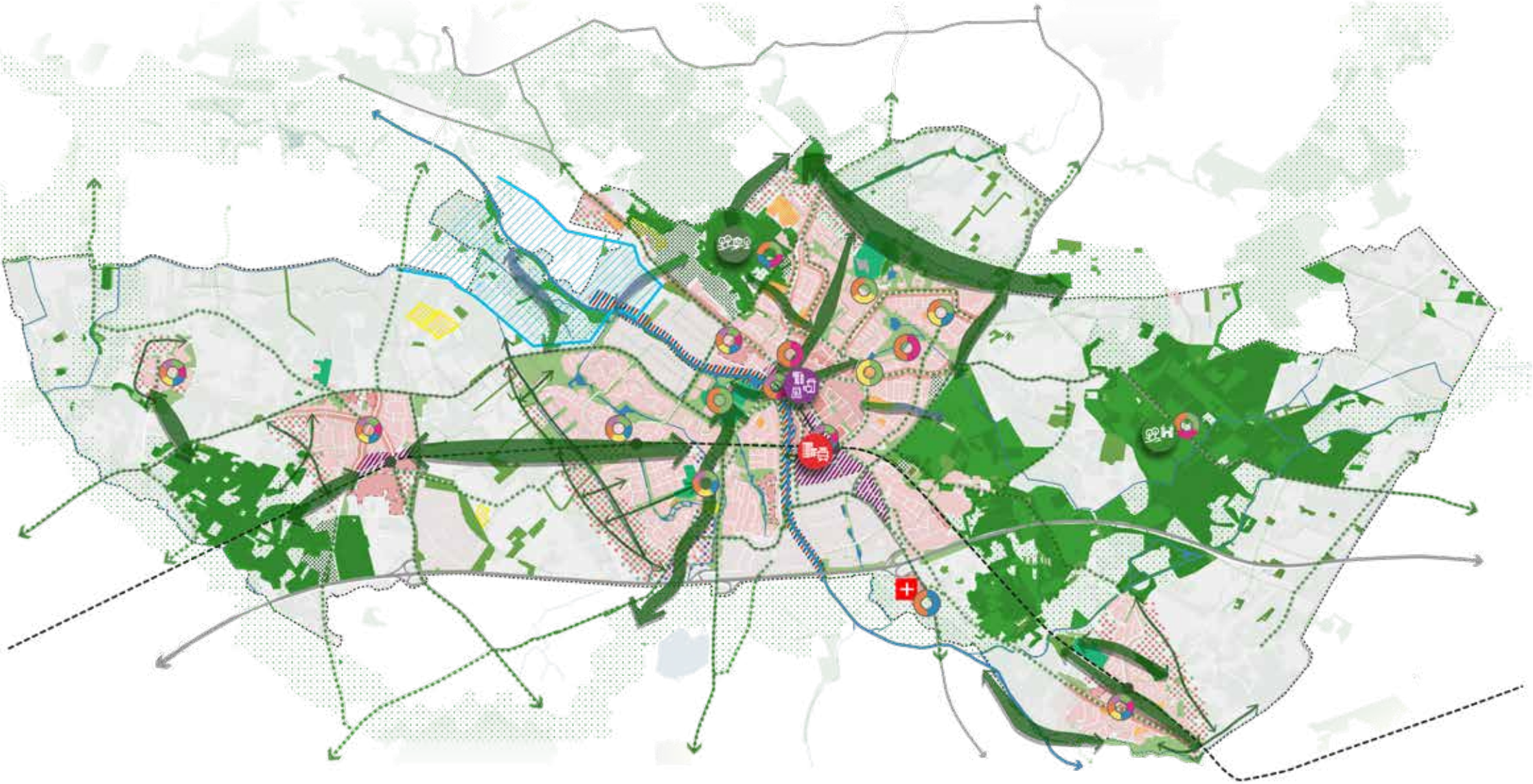
In de Omgevingsvisie Doetinchem is de Spoorzone als opgave benoemd. Hieronder is de opgave uit Omgevingsvisie Doetinchem samengevat:

Binnen de groeiambitie van de gemeente vormt de Spoorzone een strategische locatie. Dat komt door de ligging ten opzichte van de binnenstad, de Oude IJssel, snelweg A18 en het station. De Spoorzone is nu vooral een werkgebied met verschillende industriële bedrijven in het noorden en zuiden. Met de ontwikkeling van Iseldoks zijn de eerste woningen en voorzieningen toegevoegd aan de noordwest kant van het gebied. Daarmee is de verandering van werkgebied naar gemengd stedelijk gebied in gang gezet.

De aanblik vanuit het station op dit moment is nog geen visitekaartje voor Doetinchem. De levendigheid en stedelijke kwaliteit zijn hier nog niet voelbaar. Tegelijkertijd biedt de ligging, goed bereikbaar met trein, fiets en auto, grote kansen om stedelijke functies te versterken.

De spoorzone kan hét visitekaartje worden voor Doetinchem en de Achterhoek, waarbij de kwaliteit van de stad al voelbaarzichtbaar is zodra je het station uitstapt. 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. Juist de kruisbestuiving en ontmoeting tussen functies en mensen, jong, oud, bedrijven en onderwijs, bezoekers en bewoners, kan het gebied doen bruisen en daardoor ook innovatie stimuleren.
De ruimtelijke structuur, openbare ruimte, functies en gebouwen vormen daarbij de stedenbouwkundige basis. Door functies te combineren en elkaar te laten versterken, ontstaat een toekomstbestendig stadsdeel dat de binnenstad aanvult en de centrumfunctie in de regio versterkt.

Figuur 7: visiekaart Omgevingsvisie Doetinchem



2.0 Toekomstbeeld

In dit hoofdstuk is het toekomstbeeld voor de Spoorzone uitgewerkt.
De visie uit de Structuurschets Spoorzone vormt hiervoor de basis.
Het toekomstbeeld voor de Spoorzone bestaat uit drie onderdelen:

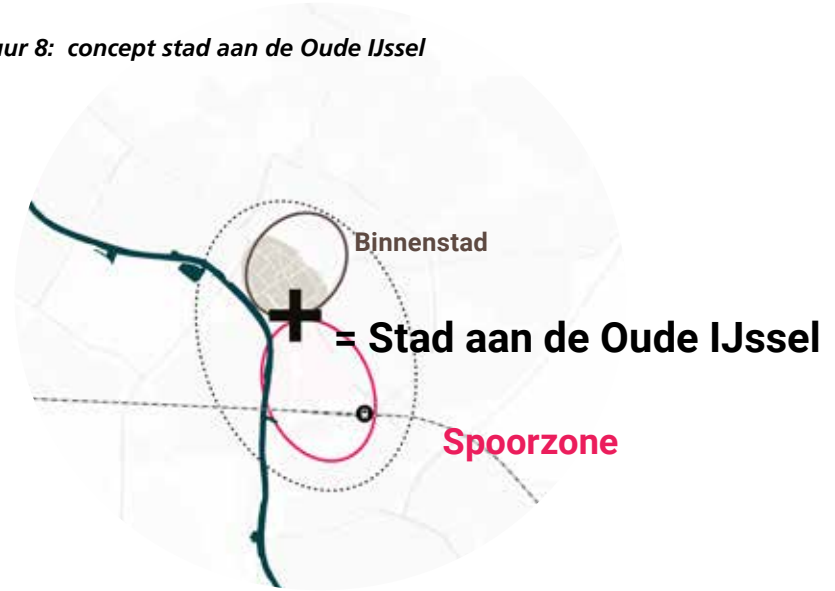
1. De opgaven voor het gebied (waarom en wat is nodig?)
2. De hoofdkoers (wat voor stadsdeel willen we maken?)
3. De bouwstenen die verder uitwerken in ruimtelijke en sociale keuzes

2.1. Opgaven Spoorzone

De ontwikkeling van de Spoorzone vraagt om een heldere kijk op de toekomst van dit gebied. Het kent verschillende ruimtelijke, sociale en economische opgaven. Deze opgaven bepalen samen hoe het gebied zich richting 2036 moet ontwikkelen. Waar hoofdstuk 1 de aanleiding en doelen van het gebiedsprogramma beschrijft, gaat het hier om de inhoudelijke opgaven die de basis vormen van dit toekomstbeeld.
De hoofdopgave is om Spoorzone te ontwikkelen tot een levendig en toekomstbestendig stadsdeel. Dit stadsdeel vult de binnenstad aan en versterkt deze, zonder ermee te concurreren. Een plek waar wonen, werken, leren, ontmoeten en recreëren samenkomen, met aandacht voor kwaliteit, identiteit en duurzaamheid. Deze hoofdopgave is uitgewerkt in vijf samenhangende deelopgaven:

1. Stad aan de Oude IJssel: een samenhangend centrumgebied met stedelijke allure en Doetinchemse gemoedelijkheid.
2. Bouwen vanuit de kracht van Doetinchem: voortbouwen op de identiteit, geschiedenis en karakteristieken van de stad.
3. Plek voor iedereen: een inclusieve woon-, werk- en ontmoetingsmogelijkheden voor verschillende doelgroepen.
4. Goed bereikbaar en de voetganger centraal: een optimale bereikbaarheid gecombineerd met een leefbare en toegankelijke openbare ruimte.
5. Duurzaam en toekomstbestendig: bouwen met oog voor energie, hergebruik van materialen en een gezonde leefomgeving.

Figuur 8: concept stad aan de Oude IJssel



2.1.1. Stad aan de Oude IJssel

De Spoorzone is de plek waar de groei van Doetinchem zichtbaar wordt en de ambitie van de stad aan de Oude IJssel als geheel duidelijk vorm krijgt.
Hier komen wonen, werken, leren en ontmoeten samen in een levendig en toekomstbestendig stadsdeel dat stad en rivier met elkaar verbindt.
Spoorzone is een belangrijke schakel tussen binnenstad, het station en de Oude IJssel.
Binnen het gebied 'Binnenstad-Schil-Spoorzone' is ruimte voor zo'n 4.000 tot 5.700 woningen. Daarvan worden er binnen Spoorzone ongeveer 1.600 tot 2.200 gebouwd. Deze woningen zijn betaalbaar en bereikbaar voor verschillende doelgroepen en worden aangevuld met voorzieningen, werkfuncties en ruimte voor onderwijs en innovatie. Zo levert de Spoorzone niet alleen een belangrijke bijdrage aan de woningbouwopgave, maar ook aan de versterking van de stedelijke economie, de groei van werkgelegenheid en de ontwikkeling van talent. Daarmee draagt het gebied bij aan een sterke en leefbare stad aan de Oude IJssel.
De Spoorzone vult de binnenstad aan en vormt samen met de omliggende schil één centrumgebied. Het is een levendig en toekomstbestendig stadsdeel met stadse energie en Doetinchemse warmte.
Dankzij de ligging bij het station en de goede bereikbaarheid met trein, fiets en auto is het een plek waar stad en landschap elkaar ontmoeten.
De Spoorzone groeit uit tot het visitekaartje van Doetinchem en de Achterhoek. De plek waar de kwaliteit van de stad direct zichtbaar is zodra je het station uit-stapt. De Spoorzone is niet langer alleen een overstapplek, maar een levendige omgeving. De mix van functies zorgt voor ontmoeting en uitwisseling tussen mensen, laat het gebied bruisen en stimuleert innovatie.
Zo ontstaat een stadsdeel dat Doetinchem en de Achterhoek verbindt en de stad aan de Oude IJssel verder vormgeeft

Figuur 9: bouwen vanuit kracht Doetinchem



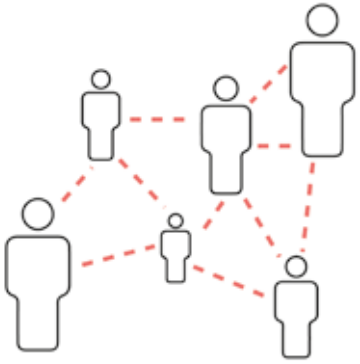
2.1.2. Bouwen vanuit de kracht van Doetinchem

De groei van Doetinchem is geen doel op zich, maar een kans om de stad sterker en aantrekkelijker te maken. We bouwen verder op wat Doetinchem bijzonder maakt: de groene omgeving, 'dorpse stedelijkheid', saamhorigheid, de nuchtere werkmentaliteit en de ruimte voor innovatie. De Spoorzone is bij uitstek de plek waar deze kwaliteiten samenkomen. Hier krijgen vakmanschap, ondernemerschap en vernieuwing een plek naast elkaar. Zo bouwen we aan een stadsdeel dat past bij het karakter van Doetinchem.

2.1.5. Energieneutraal en circulair

De Spoorzone Doetinchem wordt een voorbeeld van energie- en netbewust bouwen. Gebouwen worden ontworpen met een lage energievraag en maken optimaal gebruik van lokale opwek en opslag. Slimme energiesystemen zorgen voor balans tussen vraag en aanbod, afgestemd op het regionale netsyteem. Materialen en installaties worden circulair toegepast, zodat onderdelen opnieuw binnen de regio gebruikt kunnen worden. De ambitie is om een deel van de woningen biobased te bouwen met natuurlijk materialen zoalshennep, vlas, stro, riet. Deze grondstoffen komen daar waar kan uit het landschap rond Doetinchem en worden gebruikt voor onder andere isolatie, verf, linnen, muren en daken. Zo groeit de Spoorzone uit tot een veerkrachtig en toekomstgericht stadsdeel dat zuinig omgaat met energie en grondstoffen, en bijdraagt aan een duurzaam Doetinchem.

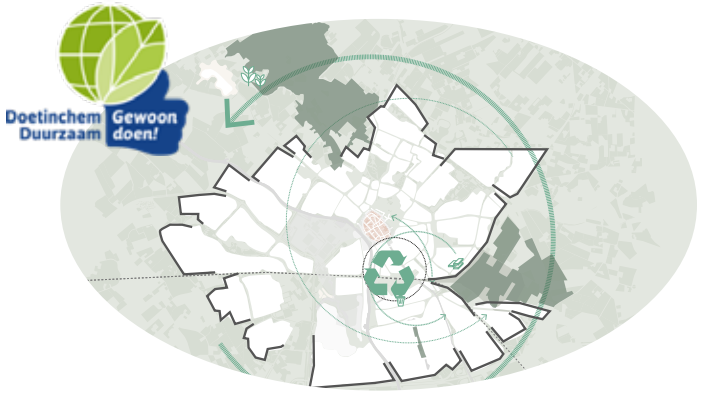
Figuur 10: een plek voor iedereen



2.1.3. Plek voor iedereen

De Spoorzone wordt een plek waar je je thuis voelt en waar mensen prettig samenleven. Een gebied dat aantrekkelijk is om te wonen, werken, leren en ontspannen, met voorzieningen die passen bij een stedelijke omgeving. De uitdaging is hier om een juiste balans in te vinden. In het gebied komen verschillende soorten woningen, van luxe koopappartementen tot betaalbare woningen van huur tot koop. Samen met bedrijven, onderwijs en andere partners dragen we volop bij aan innovatie, leren, ambacht en bedrijvigheid, Onmisbaar voor een inclusieve, duurzame en vitale stad. Ook een divers werkprogramma hoort hierbij. Dit zorgt voor meer werkgelegenheid en economische ontwikkeling.

Figuur 12: energieneutraal en circulair



Figuur 11: goed bereikbaar en de voetganger centraal



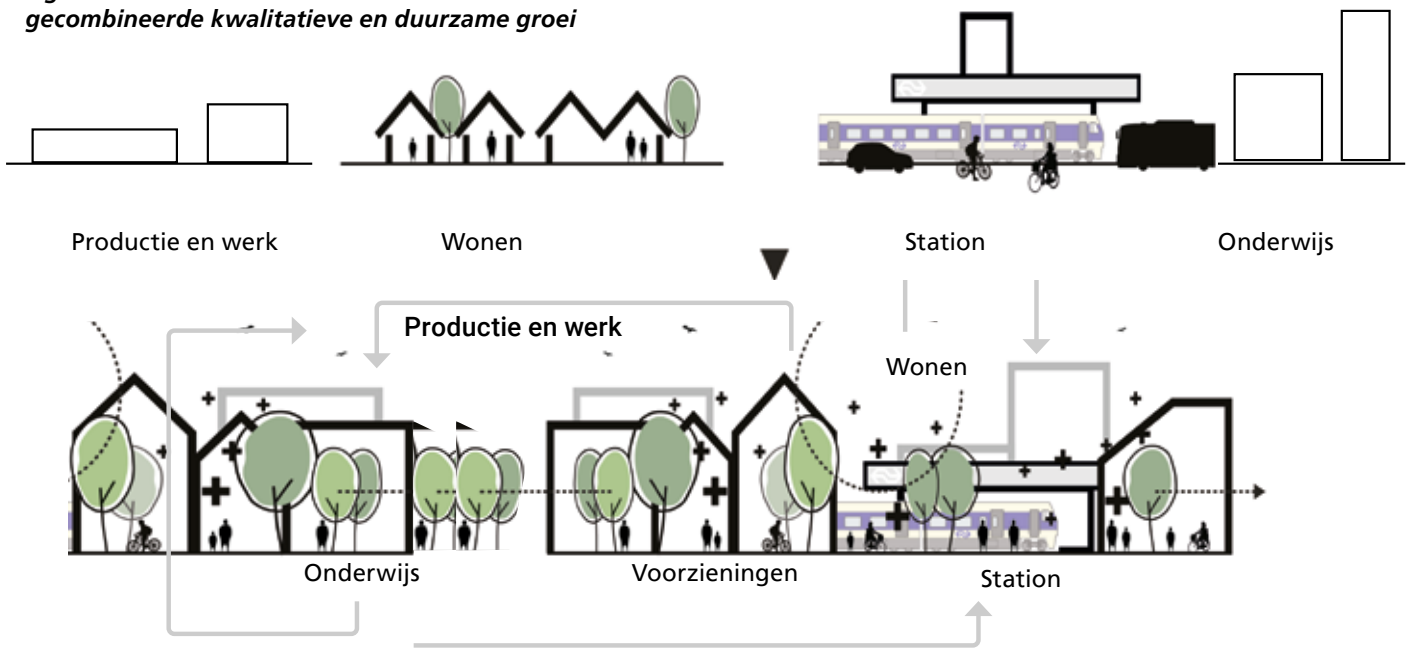
Niet de auto weren …

… maar een balans vinden in bereikbaarheid, leef baarheid en verkeersveiligheid

2.1.4. Goed bereikbaar en de voetganger centraal

We reizen steeds meer. Niet alleen voor school of werk, maar ook voor een dagje uit. Deze reizigersstromen komen samen op een vervoersknooppunt. In Spoorzone is dat station Doetinchem, een belangrijke schakel in de bereikbaarheid van de stad en de hele Achterhoek. Op dit soort locaties maken 'mobiliteitshubs' het verschil. De mobiliteitshub is een plek waar reizigers slim, schoon en vooral ook comfortabel overstappen. Je kunt hier bijvoorbeeld de auto parkeren om verder te reizen met de fiets, bus of trein. De directe omgeving van het station wordt meer dan alleen een overstapplek. Het wordt een prettige en veilige plek om te lopen, te fietsen en te verblijven. De voetganger staat centraal, met aandacht voor aantrekkelijke routes, overzichtelijke oversteekplaatsen en groene ontmoetingsplekken. Zo wordt mobiliteit onderdeel van een leefbare stad.

Figuur 13: van losse functies naar een gecombineerde kwalitatieve en duurzame groei



Figuur 14: stad aan de Oude IJssel



Figuur 15: Legenda stad aan de Oude IJssel

- Belangrijke groenstructuren
- Doetinchems Ei in het groen
- Stadspoorten / groene lopers naar het Ei
- Boulevard Doetinchem
- Oude IJssel
- Invloedzone Oude IJssel
- Hoofd-autostructuur
- Lanen en stadsstraten
- Fijnmazige netwerkroutes
- Lokale routes en stegen
- Plekken op stadsniveau
- Plekken op buurtniveau
- Pleinen (bestaand en nieuw)
- Bebouwing voorkanten
- Onderzoeken hubs - logistieke distributie
- Parkeren bezoekers (+ is nieuw/uitbreiding)





Figuur 16: welkom in het nieuwe Oude IJsselpark
Een regenachtige dag op een zondagochtend. Na een heftige bui, maken mensen nog een wandelingetje rond het nieuwe Oude IJsselpark en spelen kinderen langs het water. Fietsers maken een ommetje door de buurt. Verderop zijn de bootjes in de nieuwe haven te zien. Stadswoningen en appartementen kijken uit op het park.

2.2. Een wandeling door de Spoorzone in 2036

2.2.1. De Spoorzone: de meest toekomstbestendige stadswijk van Doetinchem

Wanneer je in 2036 met de trein, bus of fiets aankomt op station Doetinchem, sta je direct in het kloppende hart van een moderne, groene en levendige stadswijk: de Spoorzone. Je voelt en ziet het gelijk: hier staat de mens centraal. Dankzij het goed functionerende OV-knooppunt, met snelle verbindingen naar de regio en via de RegioExpres naar Arnhem en Nijmegen, is de Spoorzone uitgegroeid tot een toekomstbestendige woon- en werklocatie aan de Oude IJssel. De wijk brengt wonen, werken en ontspannen harmonieus samen en weerspiegelt het karakter van Doetinchem: stedelijk, met de gemoedelijkheid van de Achterhoek.

2.2.2. Een fijne plek om te wonen, te werken en te verblijven

Het is 2036. De Spoorzone is uitgegroeid tot een levendige, inclusieve stadswijk waar mensen van alle leeftijden samenleven. Hier vind je woningen voor studenten, starters, (jonge) gezinnen en ouderen. Er is ruimte voor nieuwe woonvormen, zoals atelierwoningen en collectieve woonvormen.
De diversiteit in woningtypen en prijsklassen zorgt voor een goede sociale balans en maakt de wijk toegankelijk voor iedereen. De architectuur is mensgericht en herkenbaar. Gebouwen verschillen in hoogte en vorm, wat zorgt voor afwisseling en overzicht. Straten en pleinen zijn helder ingedeeld, veel groen en plekken om te verblijven.
Groene wandel- en fietsroutes verbinden pleinen en plantsoenen en zorgen voor een aangename, koele omgeving. Ontmoeting en samenleven staan centraal. Bewoners, bezoekers en werkenden ontmoeten elkaar bij buurtwinkels, cafés, koffiebars of op pleinen en plantsoenen. De plinten van gebouwen bieden ruimte aan winkels, horeca en maatschappelijke functies. Voorzieningen worden slim gecombineerd: onderwijs, sport en cultuur liggen dicht bij elkaar. De wijk heeft een gemeenschappelijke huiskamer voor buurtactiviteiten, buurtbijeenkomsten en cultuur. Zo ontstaat een levendige en hechte gemeenschap.
De openbare ruimte nodigt uit tot beweging en ontmoeting. Gezamenlijke binnentuinen, open voortuinen en actieve plinten geven een levendig straatbeeld, zowel overdag als 's avonds. Groene wandel- en fietsroutes verbinden pleinen, plantsoenen en verblijfsplekken en zorgen voor een koele, aangename omgeving. Zo combineert de Spoorzone stedelijkheid, leefkwaliteit en sociale verbondenheid. Het is een stadswijk die mensen uitnodigt om te wonen, werken, leren en ontspannen – een plek waar samenleven vanzelfsprekend is en de wijk een levendige, toekomstbestendige gemeenschap vormt.

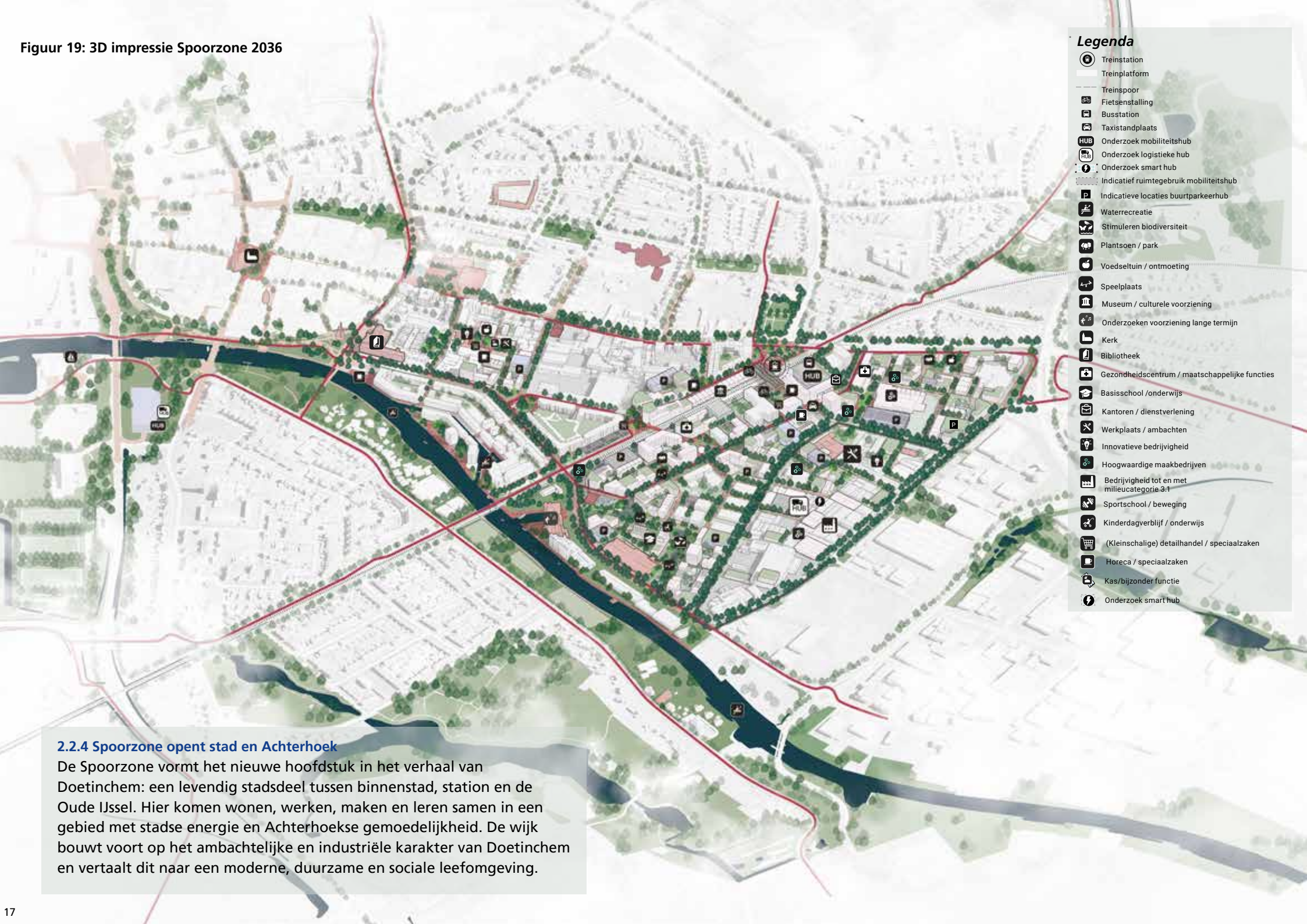
2.2.3. Mobiliteit waar de voetganger centraal staat

De Spoorzone is in de toekomst ingericht voor mensen, niet voor verkeer. Auto's en vrachtverkeer rijden via een ringstructuur om de wijk heen, terwijl voetgangers en fietsers veel ruimte krijgen. Binnen de wijk hebben voetgangers, fietsers en deelmobiliteit voorrang, volgens het STOMP-principe: eerst stappen (lopen) en trappen (fietsen), dan openbaar vervoer en deelmobiliteit en pas als laatste de privéauto. Station Doetinchem is de belangrijkste mobiliteitshub (zie pagina 32 voor toelichting) van de Achterhoek. Hier kun je makkelijk overstappen van trein of bus op een deelauto of fiets. Bezoekers parkeren in een grote en centrale parkeervoorziening bij het station. Het stationsplein vormt het hart van de Spoorzone. Hier stap je moeiteloos over van trein of bus naar deelauto of fiets. Het plein is overzichtelijk, goed verlicht en veilig. Bewoners en werkenden parkeren de auto en fiets in "buurtparkeerhub" (zie pagina 32 voor toelichting), in de buurt van woning of werkplek. Hier zijn ook oplaadpunten voor elektrische voertuigen en eventueel pickup points voor pakketjes.
Ook energieopwekking kan hier een plek krijgen. De openbare ruimte is overzichtelijk, groen en veilig. Brede wandelpaden, duidelijke oversteekplaatsen en voldoende fietsenstallingen maken het makkelijk om te bewegen.
Mobiliteit in de Spoorzone is slim, schoon en comfortabel, waardoor het prettig is om hier te wonen, te werken en te verblijven.

Figuur 18: sfeerbeeld Spoorzone



Figuur 19: 3D impressie Spoorzone 2036



2.2.4 Spoorzone opent stad en Achterhoek

De Spoorzone vormt het nieuwe hoofdstuk in het verhaal van Doetinchem: een levendig stadsdeel tussen binnenstad, station en de Oude IJssel. Hier komen wonen, werken, maken en leren samen in een gebied met stadse energie en Achterhoekse gemoedelijkheid. De wijk bouwt voort op het ambachtelijke en industriële karakter van Doetinchem en vertaalt dit naar een moderne, duurzame en sociale leefomgeving.

2.2.5. Groen en gezonde leefomgeving

In de toekomstige Spoorzone zie je direct hoe de wijk is ingericht op een gezond en duurzaam leven. Het groene raamwerk vormt de ruggengraat van de wijk: lanen, collectieve tuinen en parkachtige ruimtes verbinden de stad met de Oude IJssel. Een deel van de oude rivierloop is hersteld en weer zichtbaar gemaakt.
Deze groene structuur zorgt voor verkoeling, opvang van regenwater en meer biodiversiteit. Tegelijk biedt ze ruimte voor ontmoeting, beweging en nieuwe functies met uitzicht op de rivier. De gebouwen sluiten hierop aan met groene gevels en prettige overgangen tussen openbaar en privé.
Regenwater wordt op natuurlijke wijze opgevangen via wadi's, waterpleinen en groene daken. Zo ontstaat een aantrekkelijk en klimaatbestendig stadsdeel zonder wateroverlast. Hitte wordt verminderd door bomen, schaduwrijke routes en slimme materialen.
De gebouwen zijn comfortabel, licht en gezond. Ze zijn gebouwd met emissievrije materialen en hebben een prettig binnenklimaat, ook op warme dagen. Zo voelt de Spoorzone als een groene, gezonde en toekomstbestendige plek om te wonen, werken en ontspannen.

2.2.6. Circulaire economie en energievoorziening

In de Spoorzone van 2036 staan duurzaamheid en gezondheid centraal. De wijk draagt actief bij aan een circulaire economie en een betrouwbaar energiesysteem. Veel gebouwen zijn gemaakt van hout, lokaal geteelde grondstoffen en hergebruikte materialen. Ze zijn zo ontworpen dat ze eenvoudig kunnen worden aangepast aan nieuwe functies of levensfasen.
De energievoorziening is slim en collectief. Zonnepanelen, wijkbatterijen en warmtesystemen zorgen samen voor een stabiel en efficiënt netwerk. Compacte en goed geïsoleerde gebouwen beperken de energievraag. Binnen is het prettig en comfortabel: emissievrije materialen, veel daglicht en een stabiel binnenklimaat zorgen voor een gezonde leefomgeving.
Zo groeit de Spoorzone uit tot een levendige en toekomstbestendige wijk die zuinig omgaat met grondstoffen en energie, en goed is voor iedereen die er woont, werkt of op bezoek komt.

2.2.7. Werken, leren en innovatie in de Spoorzone

In 2036 is de Spoorzone het kloppende hart van innovatie in de regio, met sterke activiteiten in maakindustrie, agrofood en zorg. Werken is geïntegreerd in gemengde stadsblokken, waar wonen, onderwijs en maatschappelijke functies naast elkaar bestaan. Zo ontstaan levendige buurten waarin leven, leren en werken natuurlijk samenkomen.
Rond het station liggen werkruimtes in verschillende vormen: zelfstandige eenheden, verzamelgebouwen en flexibele werkplaatsen. In een makershal delen ondernemingen voorzieningen zoals receptie, werkcafé en vergaderruimtes, wat samenwerking en kennisdeling stimuleert.

Figuur 20: sfeerbeeld Spoorzone



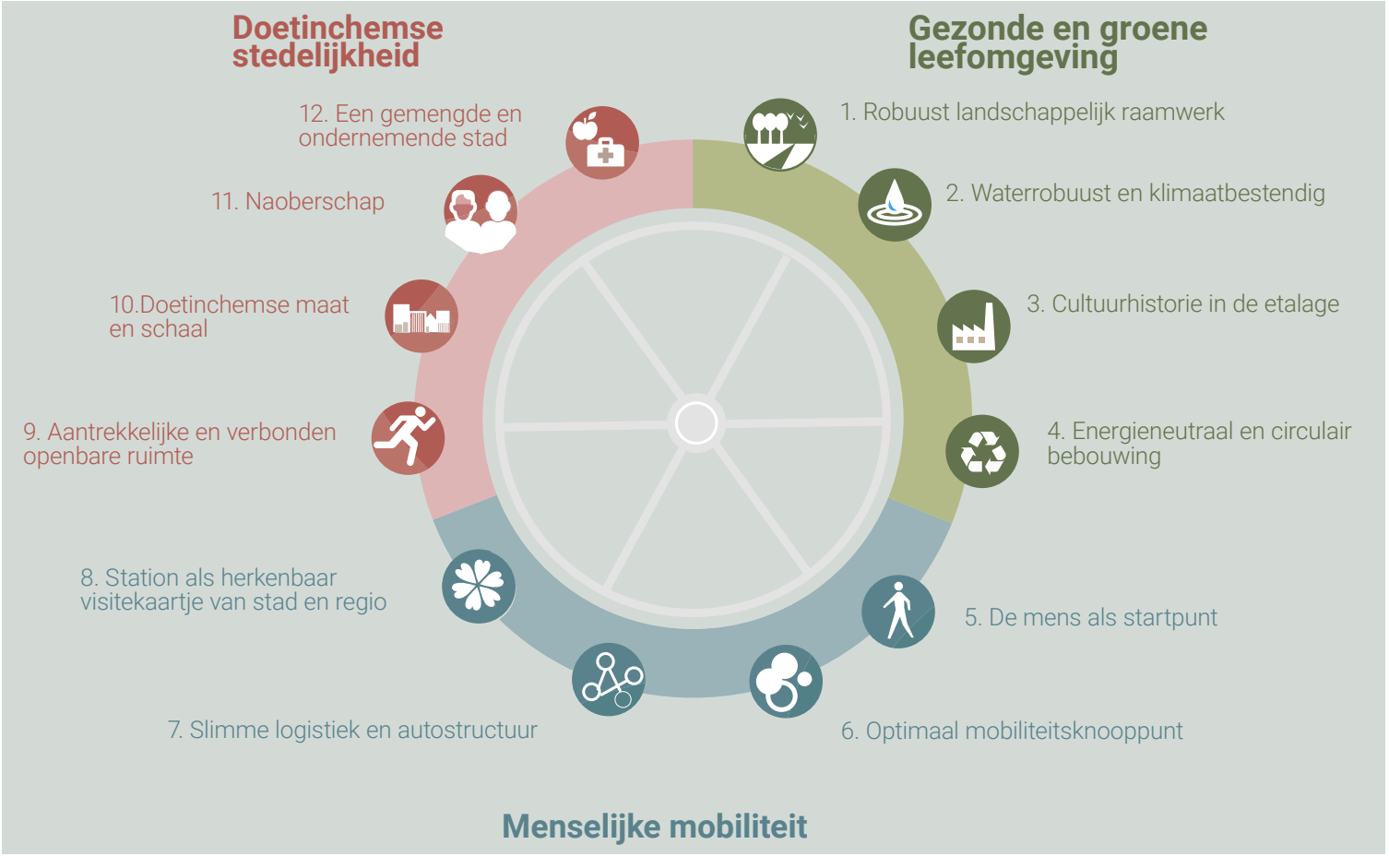
2.3. Ontwikkelkompas

Het transformeren van de Spoorzone naar een bruisend stuk stad vergt een lange adem. Ons toekomstbeeld hebben wij daarom uitgewerkt in het ontwikkelkompas (zie figuur 21). Dit is een verdere uitwerking van het ontwikkelkompas zoals dit was opgenomen in de structuurschets Spoorzone. Het ontwikkelkompas bestaat uit 12 verschillende bouwstenen, die zijn onderverdeeld in drie categorieën:

- Gezonde en groene leefomgeving,
- Doetinchemse stedelijkheid,
- Menselijke mobiliteit.

Deze bouwstenen vormen de leidraad voor de duurzame ontwikkeling van het gebied. Ze geven houvast om ambities waar te maken en richting aan zowel de ruimtelijk-functionele structuur als de afzonderlijke ontwikkelingen. In deze paragraaf worden de bouwstenen toegelicht.

Figuur 21: ontwikkelkompas Spoorzone



2.3.1. Robuust landschappelijk raamwerk

Het landschap vormt de basis voor een groene en verbonden Spoorzone. Het gebied krijgt een sterk groen raamwerk (zie figuur 21) dat natuur, stad en mensen met elkaar verbindt. Dit netwerk van groene lanen, oevers, tuinen en pleinen vormt het hart van het gebied en sluit aan op het rivierenlandschap van de Oude IJssel. Door de oost-westverbindingen wordt de Spoorzone beter verbonden met de binnenstad, de Oude IJssel en de omliggende wijken. De Oude IJssel wordt weer zichtbaar en beleefbaar met een nieuw stuk Oude IJsselpark, waardoor het water dichter bij de stad komt. Ook De Hamburgerbroeklaan verandert in het Hamburgerbroekpark: een groene stadslaan met ruimte om te wandelen, spelen, water op te vangen en planten en dieren een plek te geven. Bestaande bomen blijven zoveel mogelijk staan en worden aangevuld met nieuwe soorten. Groene binnenterreinen, bloemrijke randen en natuurlijke oevers zorgen voor meer natuur, verkoeling en afwisseling. Zo ontstaat een groene, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving, waar mensen graag bewegen, elkaar ontmoeten en de Oude IJssel echt deel uitmaakt van de stad.

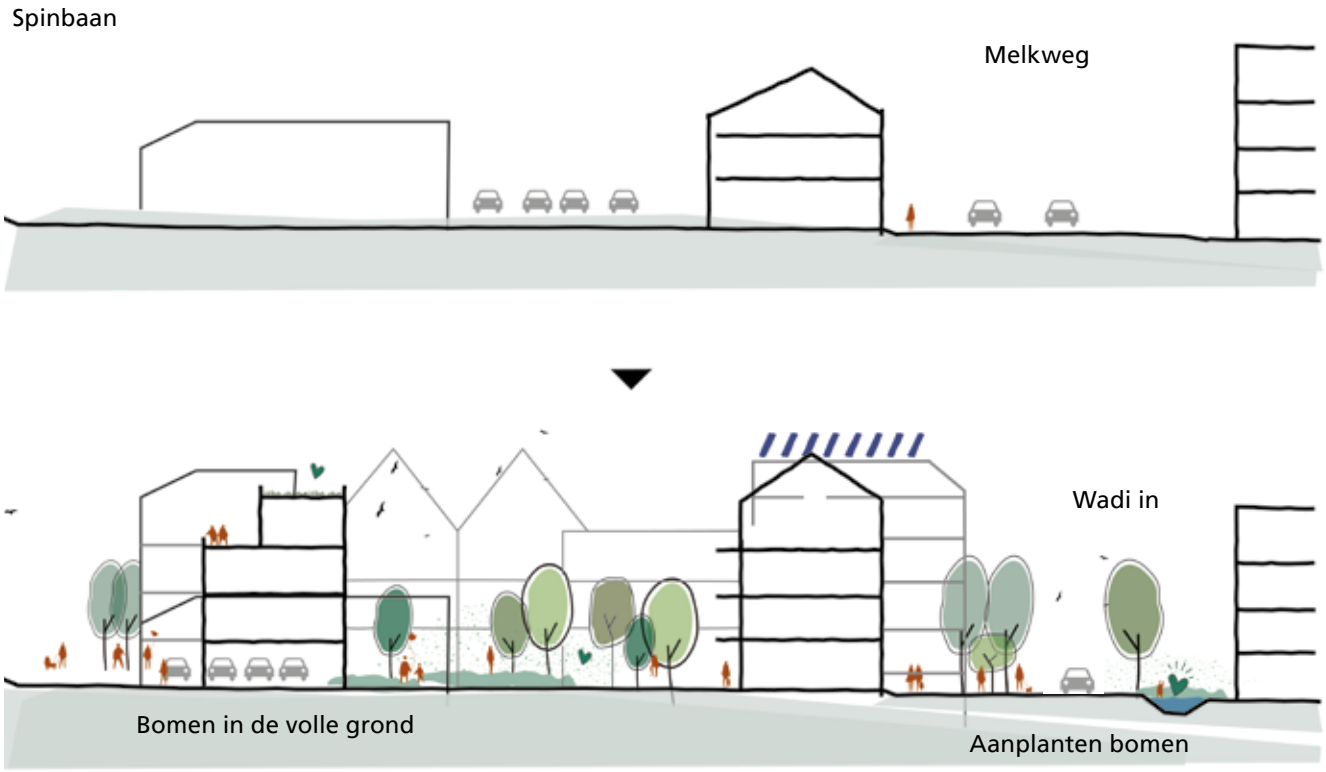
Figuur 22: robuust landschappelijk raamwerk



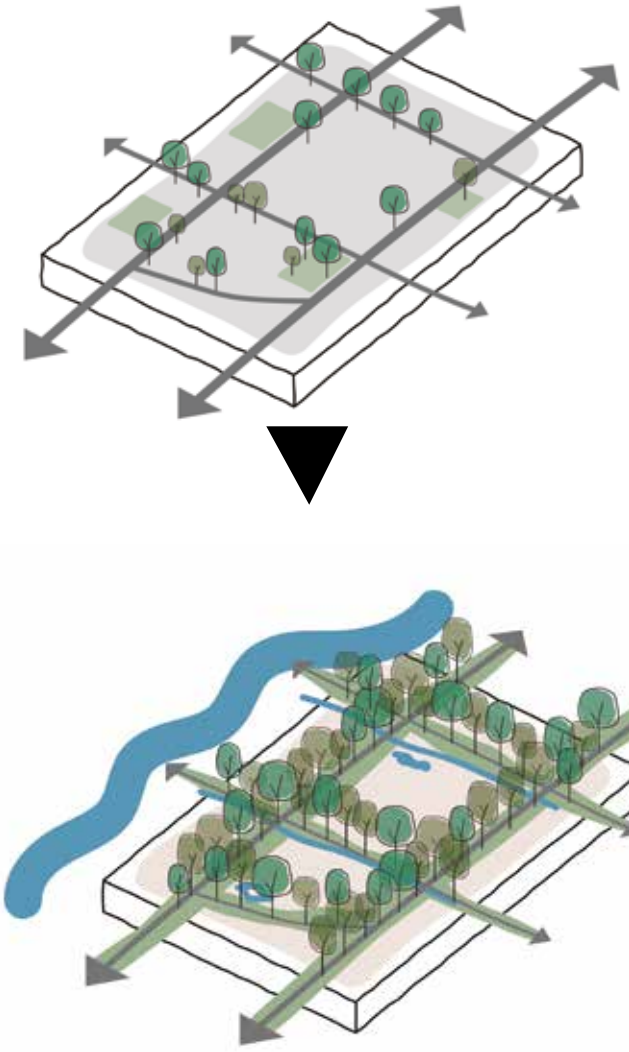
Figuur 23: sfeerbeeld Hamburgerbroekpark



2.3.1. Robuust landschappelijk raamwerk



Van functionele openbare ruimte met versnipperd groen



Naar groene en verbonden openbare ruimte met veel ruimte voor klimaatadaptatie

2.3.2. Waterrobuust en klimaatbestendig

Het klimaat verandert. Dit vraagt om een klimaatbestendige inrichting van de omgeving. Het draagt niet alleen bij aan toekomstbestendigheid, maar geeft ook identiteit aan het gebied. We werken daarom aan een groene, klimaatadaptieve inrichting van zowel de openbare ruimte als de bebouwing. In de straten, binnen terreinen, op de daken en aan de gevelskomt meer groen om water beter vast te houden. Zo kunnen we hittestress, droogte en wateroverlast verminderen. Regenwater voeren we niet langer af naar het riool, maar geven we terug aan de natuur. Schoon (hemel)water hoeven we niet te zuiveren, maar wordt zichtbaar opgevangen en vastgehouden. Water komt terug in wadi's langs de straten, parkruimtes voor waterbuffering en binnentuinen met waterberging. De openbare ruimte fungeert als spons, waarin water geen overlast vormt, maar kwaliteit toevoegt. We zetten in op herstel van de historische rivierloop van de Oude IJssel met een waterinfiltratiepark. Zo ontstaat een robuust watersysteem dat niet alleen functioneel is, maar ook beleefbaar, herkenbaar en sfeerbepalend voor de Spoorzone.

Figuur 25: raamwerk waterrobuust en klimaatbestendig



Figuur 26: sfeerbeelden klimaatbestendige ontwerpen



2.3.2. Waterrobuust en klimaatbestendig

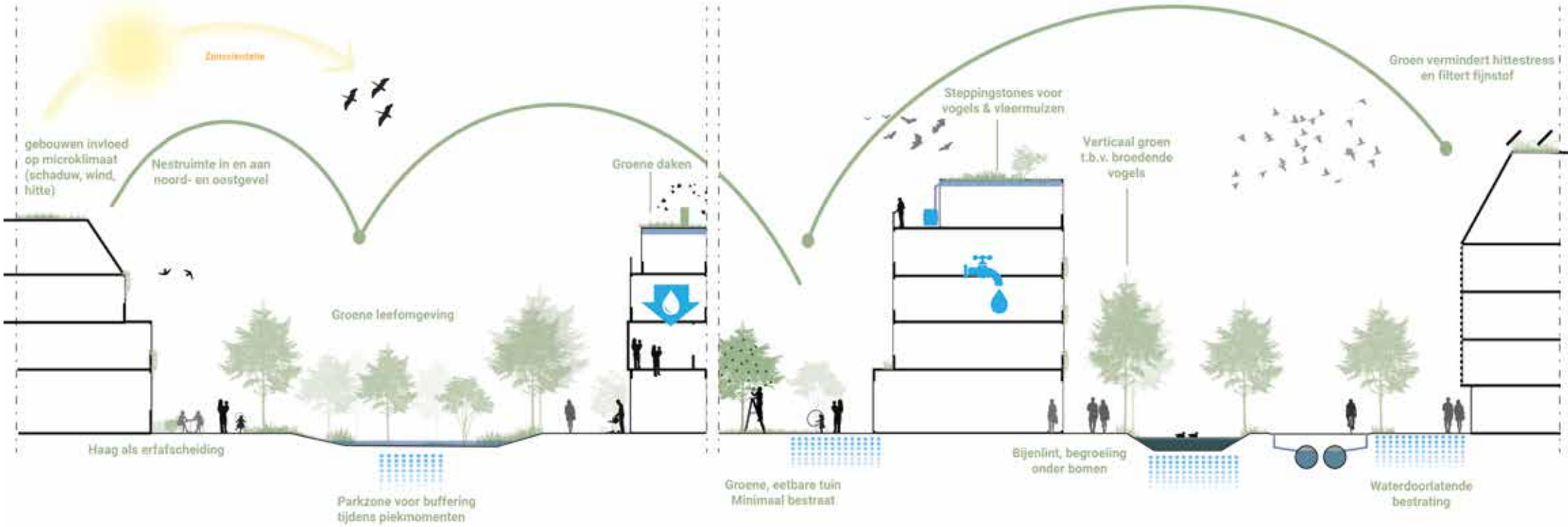
Figuur 27 sfeerbeeld openbare openbare ruimte



Figuur 28: sfeerbeeld wonen aan het water



Figuur 29: principes waterrobuust en klimaatbestendig



2.3.3. Cultuurhistorie in de etalage

2.3.3. Cultuurhistorie in de etalage

De Spoorzone heeft een rijke geschiedenis die nog steeds zichtbaar is in het gebied. Deze cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten dienen als inspiratie voor de ontwikkeling van een herkenbare en eigentijdse stadswijk.
Historische lijnen, verkavelingsstructuren en gebouwvormen inspireren de nieuwe architectuur, het materiaalgebruik en de sfeer in de wijk
Op de kaart hiernaast (figuur 30) zijn de bestaande beschermde monumenten en cultuurhistorisch waardevolle panden weergegeven. Daarnaast zijn belangrijke historische lijnen, zoals de oude ligging van de Oude IJssel, opgenomen.
De monumenten en waardevolle panden blijven behouden, worden hergebruikt of krijgen een nieuwe functie. Zo blijft de geschiedenis voelbaar, terwijl het gebied zich verder ontwikkelt. Erfgoed vormt daarmee de basis voor de ruimtelijke kwaliteit en het collectieve geheugen van Doetinchem.
Naast de reeds beschermde waardevolle panden hebben wij een inventarisatie opgesteld van mogelijke ‘karaktermakers’: panden die nu niet beschermd zijn, maar bij een transformatie wel karakter aan het gebied kunnen geven.
Een overzicht hiervan is opgenomen op pagina 64.

Nieuwe karaktermakers worden waar mogelijk geïntegreerd in stadsblokken, waar oud en nieuw elkaar versterken. Zo ontstaat een toekomstgerichte Spoorzone, geworteld in haar geschiedenis en met een sterke, herkenbare identiteit.



2.3.3. Cultuurhistorie in de etalage













2.3.4. Energieneutraal en circulaire bebouwing

2.3.4. Energieneutraal en circulaire bebouwing

In de Spoorzone Doetinchem werken we samen aan een wijk waar circulariteit en deeleconomie de norm is.. Nederland wil in 2050 volledig circulair zijn. Doetinchem volgt deze ambitie. Spoorzone laat zien hoe dat er in de praktijk uit kan zien. Gebouwen worden ontworpen voor een lange levensduur, lage milieubelasting en hoge aanpasbaarheid. Circulaire principes zijn daarbij leidend: minder materiaalgebruik, losmaakbare constructies, houtbouw en het gebruik van lokaal geteelde biobased materialen, aangevuld met hergebruikte grondstoffen. Energieprestaties beginnen bij slim ontwerpen: compacte gebouwen, een gunstige oriëntatie en goede isolatie beperken de energievraag.
We bouwen netbewust door piekverbruik te vermijden (‘peak shaving’), warmtevraag te spreiden en installaties niet zwaarder te maken dan nodig. Lokale energiedeling via collectieve zonnepanelen en deelbatterijen heeft de voorkeur, net als slimme warmtesystemen zoals WKO of kleinschalige warmtenetten. Dit zorgt voor minder belasting op het elektriciteitsnetwerk en betere aansluitbaarheid in de toekomst. Daarnaast kunnen deze systemen gekoppeld worden aan mobiliteitshubs, zodat energie wordt gedeeld en slim benut. Gezondheid is een vast onderdeel van dit onderwerp.
Het gebruik van materialen zonder emissies en een goede ventilatie dragen bij aan een comfortabel en gezond binnenklimaat.

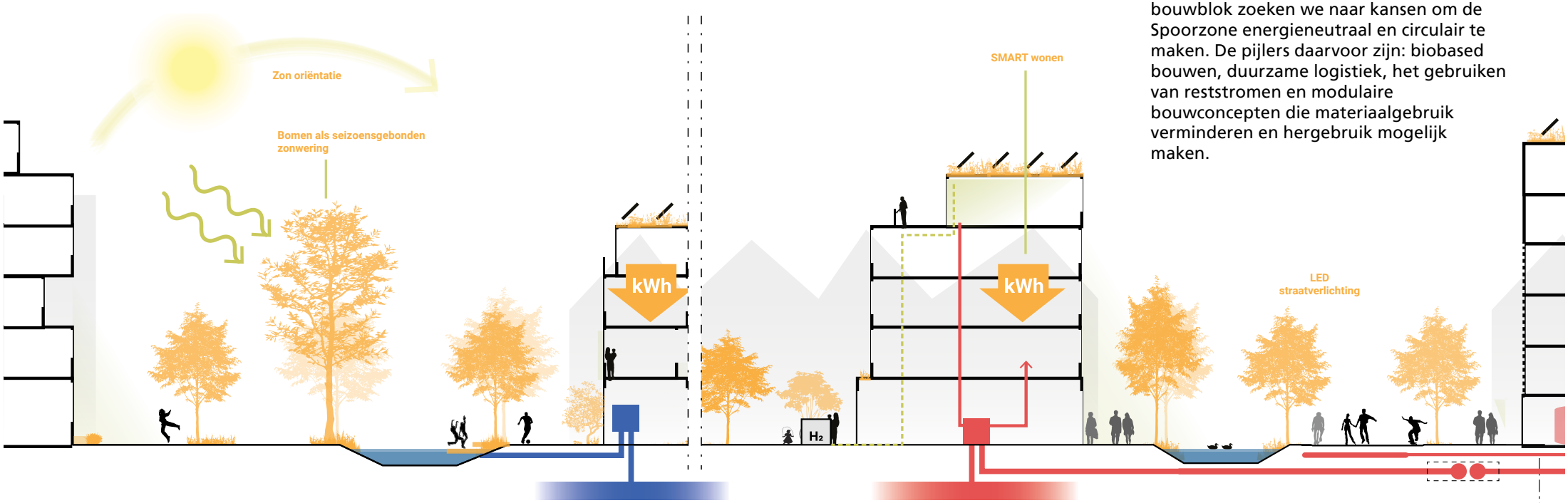
Figuur 32: toekomstbestendig bouwen



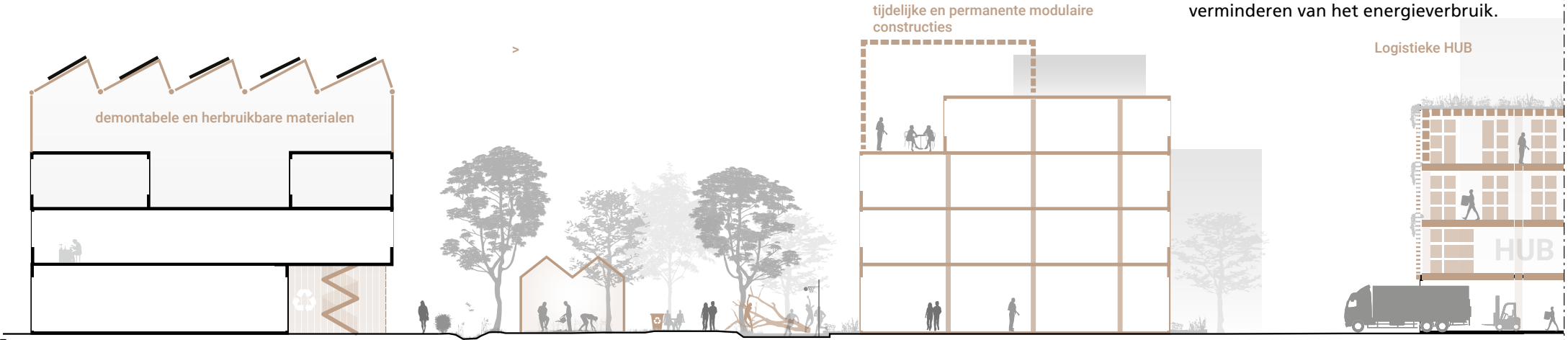
Beleid toekomstbestendig bouwen provincie Gelderland
Binnen het gebiedsprogramma Spoorzone sluiten we aan bij het provinciale beleid voor toekomstbestendig bouwen. De provincie streeft naar een leefomgeving die duurzaam, gezond en veerkrachtig is en waarin ruimtegebruik, energie, klimaat en leefkwaliteit in samenhang worden ontwikkeld. Deze uitgangspunten omarmen we binnen de Spoorzone en vertalen we, waar mogelijk, naar concrete keuzes in planvorming, ontwerp en uitvoering. De belangrijkste provinciale speerpunten die we onderschrijven:

- Klimaatadaptief bouwen: Gebouwen worden zo ingericht dat zij bestand zijn tegen extremen in hitte, droogte en wateroverlast.
- Energieneutraal en circulair bouwen: Toepassen van energiezuinige en herbruikbare materialen en stimuleren van hernieuwbare energieopwekking.
- Ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid: Versterken van de omgevingskwaliteit door aandacht voor gezonde, aantrekkelijke en toekomstgerichte woon- en werk omgevingen.
- Versterking van biodiversiteit: Integratie van groenblauwe structuren en natuurinclusieve ontwerpprincipes.
- Flexibiliteit en aanpasbaarheid: Ontwikkelingen die kunnen meegroeien met veranderende maatschappelijke en demografische behoeften.
- Efficiënt ruimtegebruik: Focus op binnenstedelijke verdichting en herontwikkeling, in balans met bereikbaarheid en leefkwaliteit.

2.3.4. Energieneutraal en circulaire bebouwing



Figuur 33: principe netbewust bouwen
Ook op het niveau van het gebouw en het bouwblok zoeken we naar kansen om de Spoorzone energieneutraal en circulair te maken. De pijlers daarvoor zijn: biobased bouwen, duurzame logistiek, het gebruiken van reststromen en modulaire bouwconcepten die materiaalgebruik verminderen en hergebruik mogelijk maken.



Figuur 34: circulair materiaalgebruik
In het gebied werken we actief samen aan de productie, de opslag en het verminderen van het energieverbruik.

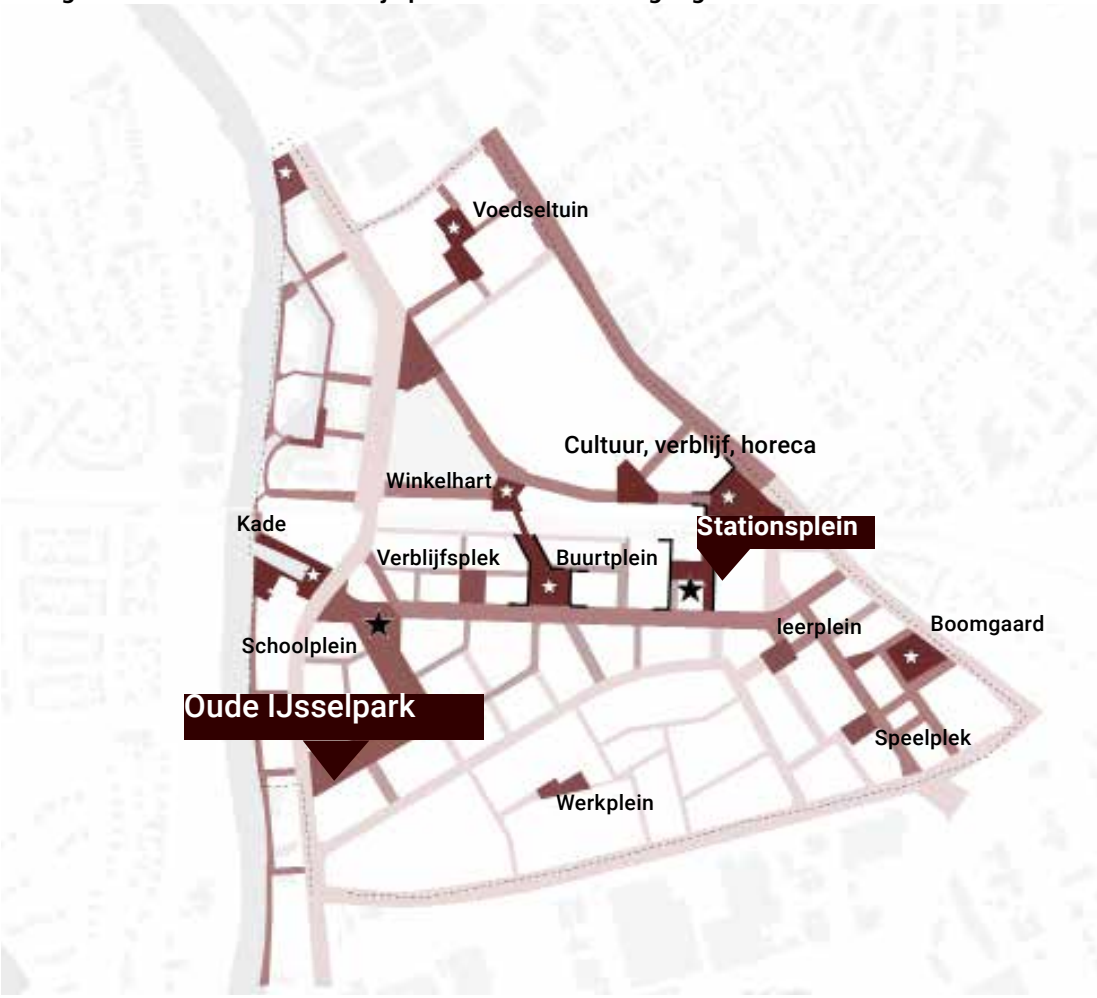
2.3.5. De mens als uitgangspunt (mens)

Naast het stevige landschappelijk raamwerk vormt een goed functionerend mobiliteitssysteem een belangrijk uitgangspunt binnen gebiedsprogramma Spoorzone. De wijk waarin de mens centraal staat. Dat begint bij een hoogwaardige en toegankelijke openbare ruimte, ingericht volgens het STOMP-principe. Hierbij staat de auto niet langer centraal maar wordt de volgende volgorde gehanteerd:

- Stappen – de voetganger,
- Trappen – de fietser,
- Openbaar vervoer en deelmobiliteit (MaaS),
- Privéauto.

Het STOMP-principe vormt de basis voor een mensgerichte, leefbare en duurzame inrichting van de Spoorzone. We werken aan een fijnmazig netwerk voor voetgangers, waarin comfort, veiligheid en logische verbindingen centraal staan. Zoals bijvoorbeeld een loopbrug (passerelle) voor voetgangers, die de noord- en zuidkant van het spoor met elkaar verbindt.
Maar ook het ontwikkeling van aantrekkelijke wandelroutes langs de Oude IJssel (boardwalk), die recreatie, verblijf en verbinding combineren.
Deze netwerken sluiten aan op de binnenstadsvisie en zorgen voor een prettige balans tussen toegankelijkheid en bereikbaarheid.
Brede, overzichtelijke en veilige routes vormen de dragers van de openbare ruimte. Groene pleinen en wandelroutes worden met elkaar verbonden.
Deze verblijfsplekken verhogen de verblijfskwaliteit en nodigen uit tot ontmoeting en beweging.

Figuur 35: raamwerk en verblijfsplekken voor de voetganger



2.3.5. De mens als startpunt

Figuur 36: sfeerbeelden de mens als startpunt















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



Huidige situatie Stationsstraat



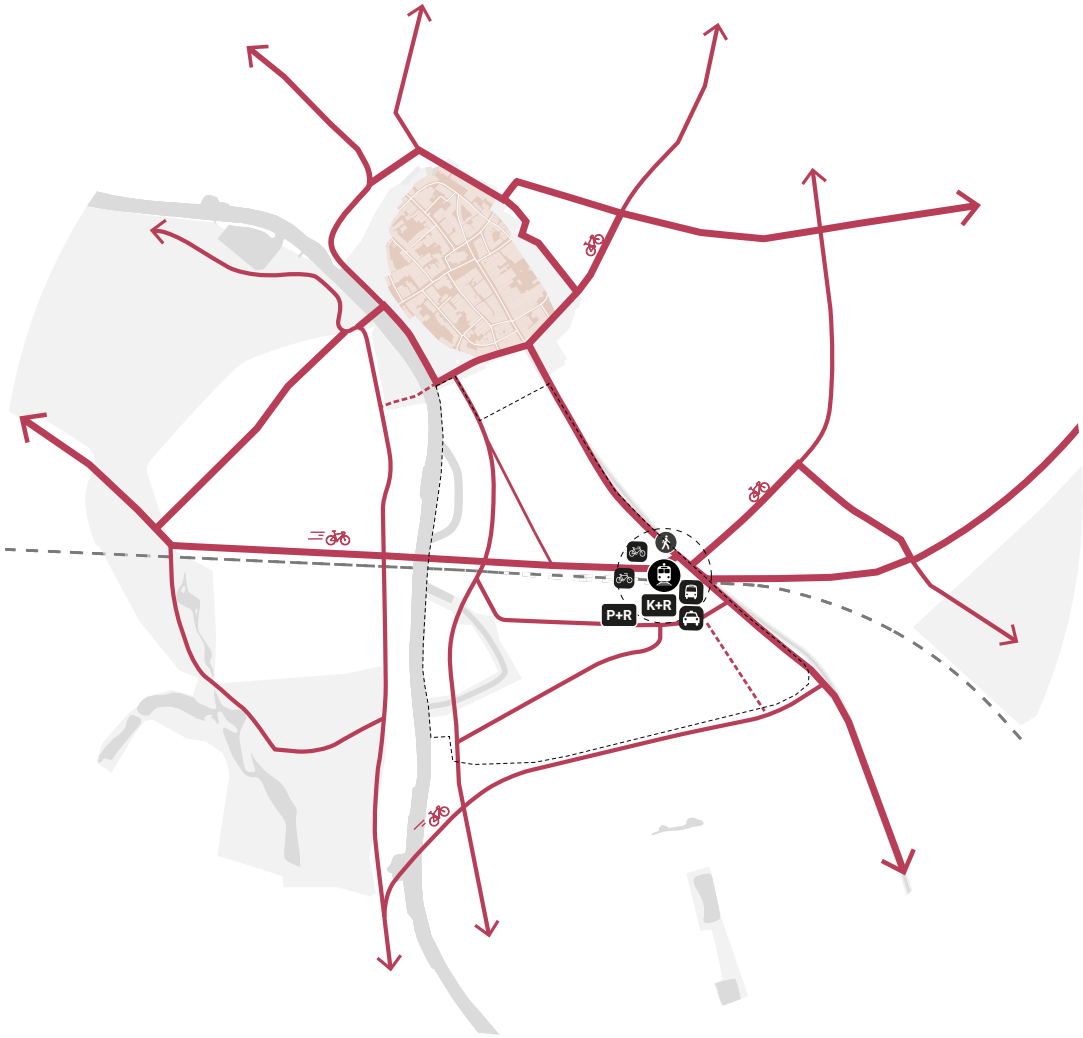
Impressie nieuwe situatie stationstraat

2.3.6. Optimaal mobiliteitsknooppunt (fiets)

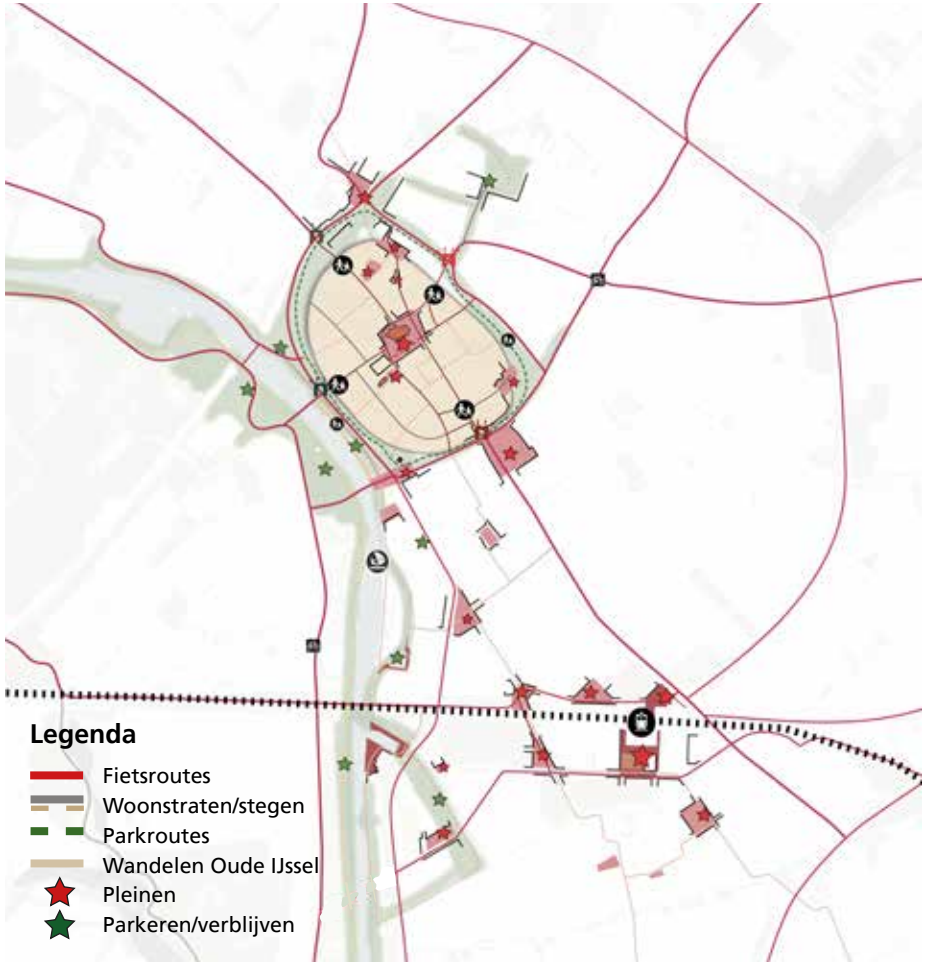
De Spoorzone vormt het mobiliteitsknooppunt van Doetinchem en de Achterhoek: een dynamische plek waar alle verkeersstromen samenkomen en naadloos op elkaar aansluiten. Hier ontstaat een toekomstbestendig systeem waarin mensen eenvoudig kunnen overstappen tussen verschillende vervoersvormen.
De fiets-treinverbinding speelt hierin een centrale rol.
We werken aan sterke en comfortabele fietsverbindingen, die aansluiten op het regionale netwerk van de Achterhoek. De belangrijkste routes zijn hiernaast weergegeven (zie figuur 37 en 38).
Rond het station komen ruime en goed toegankelijke fietsenstallingen, die bijdragen aan een soepele overstap tussen trein en fiets. Binnen het gebied worden logistieke routes en fietsroutes zoveel mogelijk van elkaar gescheiden om veiligheid en doorstroming te bevorderen.
Brede, overzichtelijke en veilige fietsroutes vormen de dragers van het mobiliteitsnetwerk.
Daarnaast worden mogelijk nieuwe verbindingen over de Oude IJssel ontwikkeld om omliggende buurten optimaal met de Spoorzone te verbinden.
Aan de zuidzijde van het spoor zorgen we voor een heldere scheiding tussen logistiek verkeer en langzaam verkeer. Op die manier ontstaat een toegankelijke, overzichtelijke en duurzame mobiliteitsstructuur, die past bij de ambities van de Spoorzone als mensgerichte, toekomstbestendige stadswijk.
Belangrijkste speerpunten voor het netwerk van routes binnen de Spoorzone:

- Versterking van de verbinding tussen station en binnenstad, zodat het verkeer beter doorstroomt en reizigers en bezoekers makkelijker hun weg vinden.
- Alle nieuwe routes worden goed toegankelijk gemaakt, ook voor mindervaliden.
- Verbetering van west-oostverbindingen, onder andere door een mogelijke nieuwe fietsverbinding over de Oude IJssel bij de molen.
- Veilige kruisingen voor voetgangers en fietsers bij de stationsknoop, gericht op veiligheid en doorstroming.

Figuur 37: raamwerk voor de fietser



Figuur 38: samenhang pleinen en routes



Figuur 39: principes veel ruimte voor de fietser


Betere fietsenstallingen


Toegankelijkheid voor een ieder


Brede fietspaden naar fietsenstallingen


Kiss en Ride dicht bij stationsplein

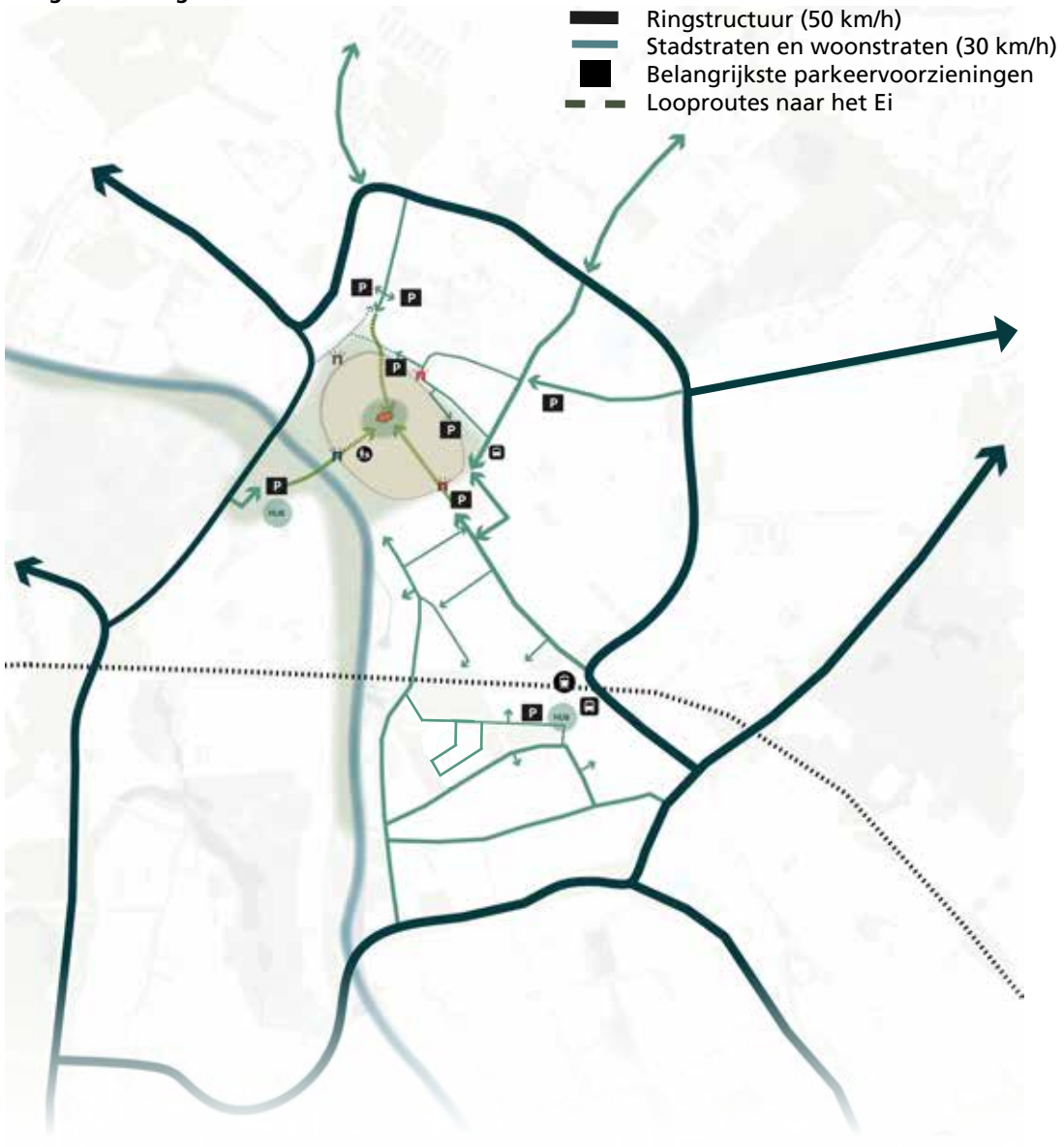
2.3.7. Slimme logistiek en autostructuur (auto)

De Spoorzone wordt een autoluwe wijk, waar de fietser en voetganger ruim baan krijgen. Hierbij is het de uitdaging een balans te vinden tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Autoverkeer en vrachtverkeer rijden via aparte hoofdwegen. Een ringweg rondom de Spoorzone leidt verkeer efficiënt de wijk in en uit. Vanuit deze ringstructuur geven korte toegangswegen (inprikkers) toegang tot de wijk. Bestaande wegen binnen de ring worden ingericht als 30-kilometerzone, behalve als ze onderdeel uitmaken van de hoofdroute. De ringstructuur komt uit het gemeentelijke mobiliteitsplan (zie figuur 40).

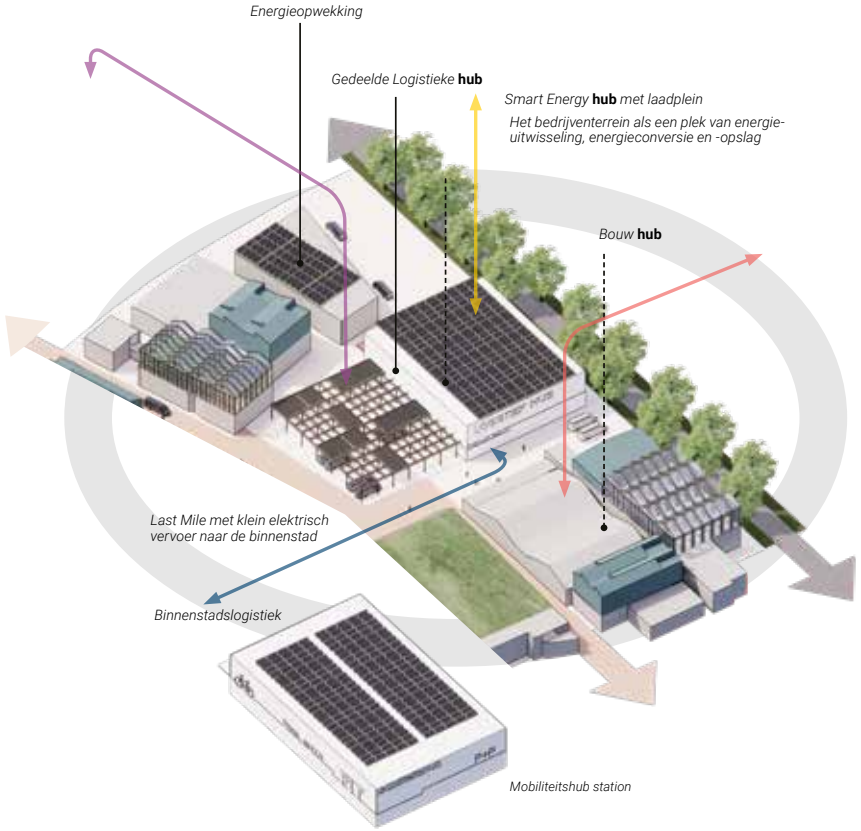
Aan de zuidkant van het station komt een mobilteitshub (zie figuur 41), een plek waar reizgers kunnen overstappen van auto naar fiets of van fiets naar trein. Hier kunnen ook bezoekers van Spoorzone parkeren.
Daarnaast komen er buurtparkeerhubs (zie figuur 42), waar bewoners en werknemers van Spoorzone kunnen parkeren en de fiets kwijt kunnen. Daardoor ontstaat in de woonstraten meer ruimte voor groen en ontmoeting. Vanuit deze buurtparkeerhubs lopen bewoners en bezoekers via prettige, levendige straatjes naar hun bestemming.

Toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten en parkeerplaatsen voor mindervaliden zijn vanzelfsprekend goed geregeld. Bedrijven en voorzieningen zijn goed bereikbaar via een aantal logische hoofdroutes.
De toegankelijkheid en veiligheid rond bedrijven verbeteren we door het vrachtverkeer en het langzaam verkeer zoveel mogelijk van elkaar te scheiden. De Hamburgerbroeklaan wordt ingericht als een aantrekkelijke groene straat met een beperkte aansluiting richting de Havenstraat. De Fabrieksstraat en de Industriestraat worden aantrekkelijke straten die goed bereikbaar zijn voor auto- en vrachtverkeer en logistiek. De fietser en voetganger krijgt (waar mogelijk) in gescheiden banen de ruimte.

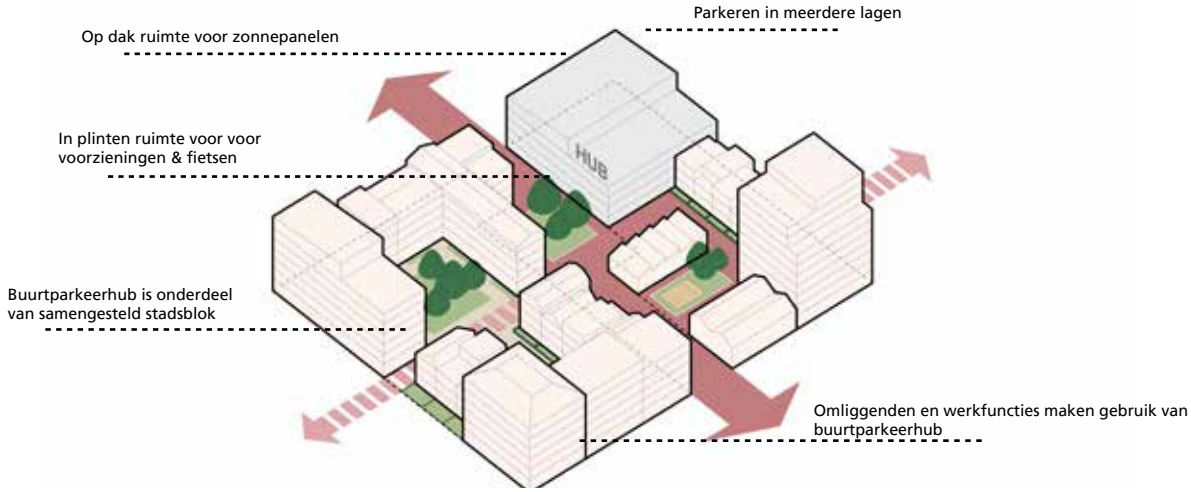
Figuur 40: ringstructuur Doetinchem



Figuur 41: principe mobiliteitshub



Figuur 42: principe buurtparkeerhubs



Figuur 43: sfeerbeeld buurtparkeerhubs

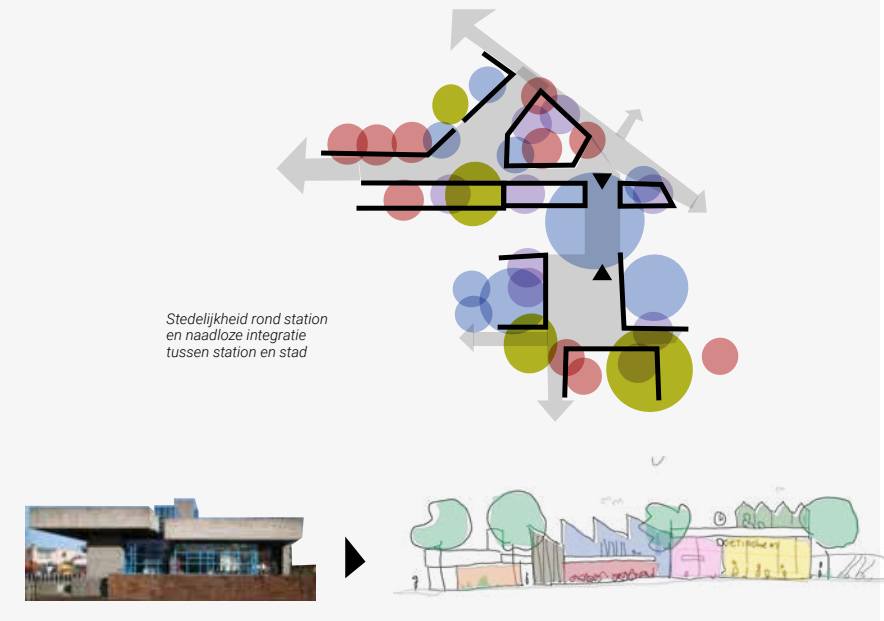


2.3.8. Station als herkenbaar visitekaartje van stad en regio

Zodra je station Doetinchem uitstapt, ervaar je direct de sfeer van de stad. De stationsknoop vormt het kloppend hart van de Spoorzone en is een belangrijk onderdeel van dit nieuwe stadsdeel. Hier komen mobiliteit, stedelijke dynamiek en identiteit samen. Aan beide zijden van het station ontstaan aantrekkelijke stationspleinen, die bezoekers verwelkomen met ruime, groene en logische wandelroutes naar de binnenstad en omliggende buurten. Het plein wordt een warm entree en een centrale ontmoetingsplek voor reizigers, bewoners en bezoekers. De omgeving van de station biedt ruimte voor functies die de identiteit en cultuur van Doetinchem en de Achterhoek versterken. Denk aan een tentoonstellingsruimte, maatschappelijke voorzieningen of onderwijsfuncties. Ook is ruimte voor een diverse mix van wonen, werken en leren. Door toevoeging van kunst, informele zitplekken en groen ontstaat een aangename en inspirerende verblijfsplek die uitnodigt tot ontmoeting en beweging. Het station wordt zo een herkenbaar oriëntatiepunt en de toegangspoort tot de Spoorzone, Doetinchem en de Achterhoek. De ontwikkeling van de stationsknoop is een complexe opgave die in samenwerking met vervoerspartijen en andere belanghebbenden verder wordt uitgewerkt. Belangrijke ruimtelijke uitgangspunten zijn:

- Herinrichting van het busstation, dat wordt gedraaid en gecombineerd met een robuuste mobiliteitshub.
- Ruimte voor aantrekkelijke pleinruimtes aan beide kanten van het station, met mogelijkheden voor nieuw woon- en werkprogramma.
- Voetgangerstunnel die de perrons en de noord- en zuidzijde van het station veilig verbindt, met bijzondere aandacht voor sociale veiligheid en overzichtelijkheid.
- Hoofdontsluiting van de mobiliteitshub voor bezoekers via de Industriestraat/ Ambachtstraat, busverkeer via de Terborgseweg/ Ambachtstraat.
- Mobiliteitshub (parkeervoorziening) voor circa 500 bezoekersplaatsen, waarvan de definitieve omvang nog wordt onderzocht.
- Gebouwde fietsenstallingen aan beide zijden van het spoor om de fiets-treinverbinding te versterken.
- Kiss & Ride-voorzieningen via de Ambachtstraat en de nieuwe Hamburgerbroeklaan, gericht op een veilige en efficiënte verkeersafwikkeling.

Figuur 43: principe behoud stationsgebouw en toevoegen functies

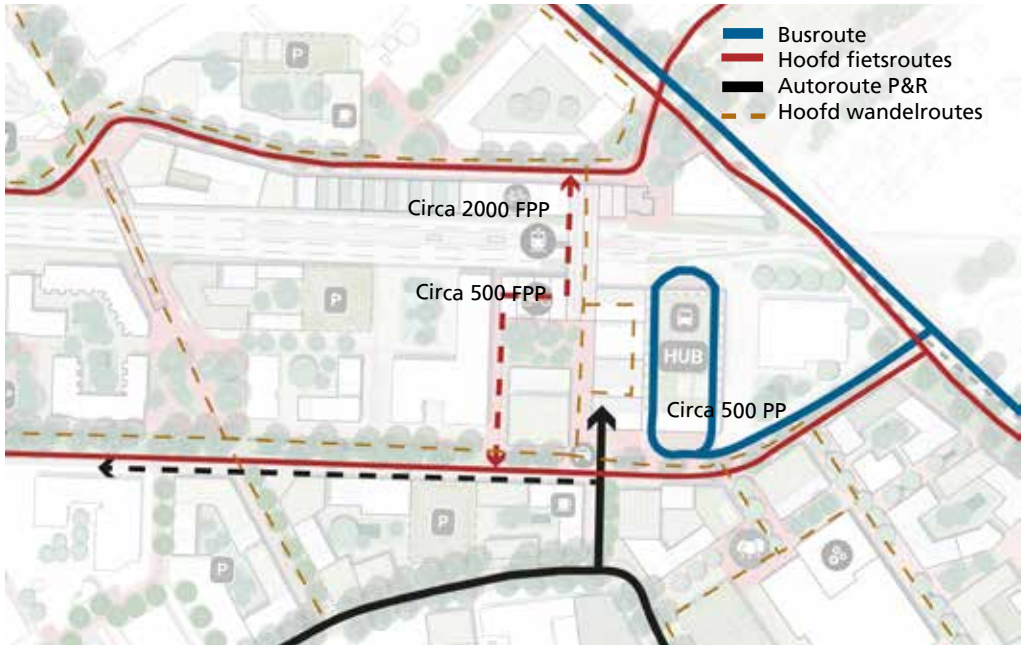


Figuur 44: voorbeeld combineren busstation en P&R



2.3.8. Station als herkenbaar visitekaartje van stad en regio

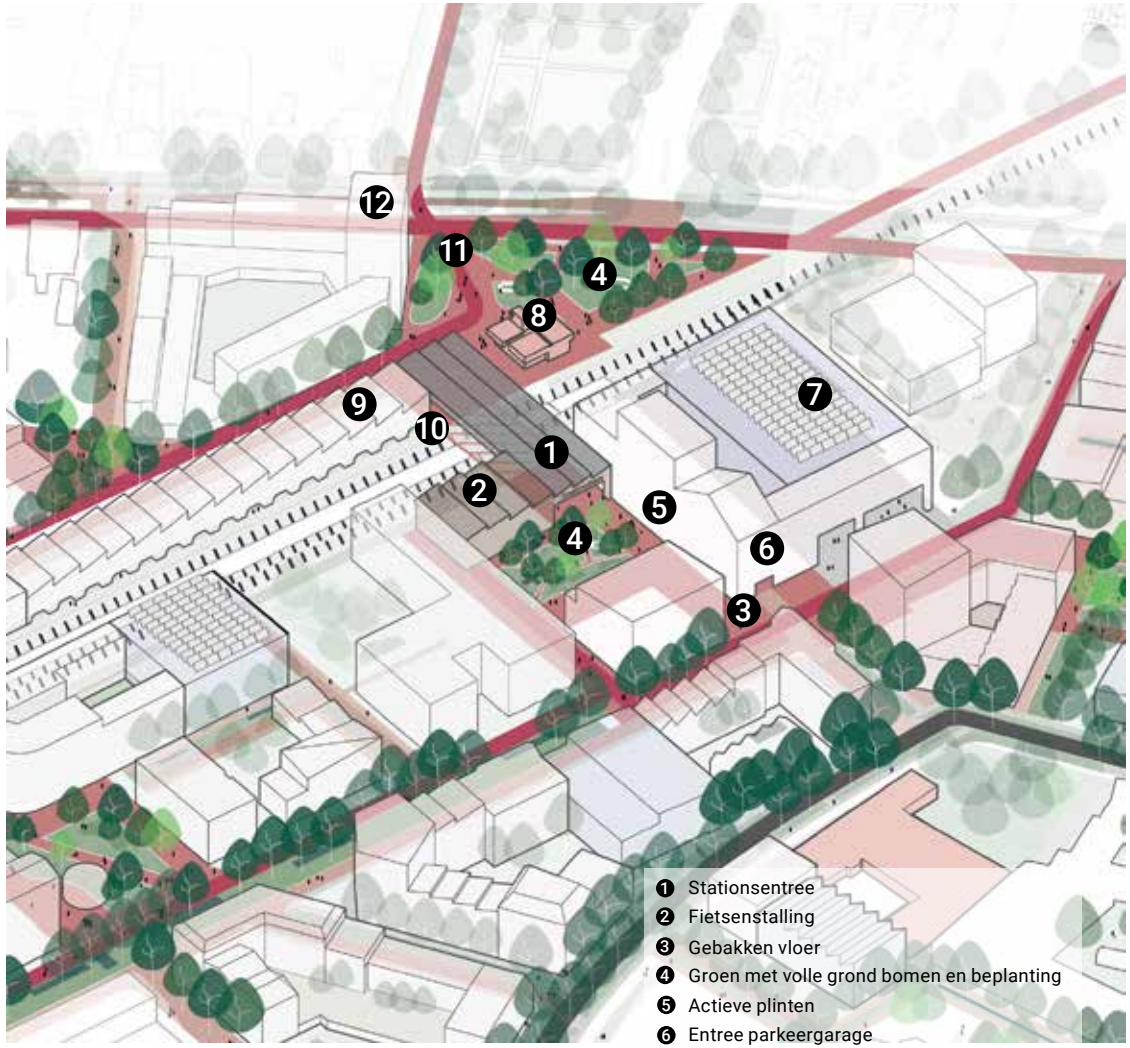
Figuur 45: organisatie routes stationsknoop



Figuur 46: voorbeeldverkaveling omgeving stationsknoop



Figuur 47: principedetail stationsknoop



2.3.9. Aantrekkelijk en verbonden openbare ruimte

De openbare ruimte speelt een belangrijke rol in de herinrichtingsopgave. Om de leefbaarheid en aantrekkelijkheid te vergroten werken we aan een duidelijke structuur van lanen, stadsstraten, dwarsstraten en paden. Zo ontstaat een stevig netwerk van goed verbonden routes, aangevuld met beschutte binnenruimtes waar het prettig is om te verblijven. De hoofdindeling van de verschillende straten is hiernaast weergegeven. In de bijlage is een profielenboek opgenomen met een uitgewerkt voorstel voor de vernieuwde profielen.
Op verschillende plekken ontstaan pleinen, parken, binnentuinen en buurtplekken met elk een eigen betekenis en karakter. Rond bijvoorbeeld een 'leerplein' kunnen onderwijs, cultuur, bedrijvigheid en wonen samenkomen, wat zorgt voor interessante kruisbestuivingen. Ook op buurtniveau bieden kleinere plekken ruimte voor ontmoeting en verblijf. Kunst en eigentijdse speelvoorzieningen nodigen uit tot beweging en versterken de identiteit van het gebied.
De openbare ruimte vormt samen met de bebouwing het gezicht van de stad en draagt bij aan het regionale visitekaartje. Parallel aan het gebiedsprogramma is een beeldkwaliteitsplan opgesteld voor zowel openbare ruimte als bebouwing (zie bijlage). Dit beeldkwaliteitsplan maakt integraal onderdeel uit van het voorliggende gebiedsprogramma. Belangrijkste uitgangspunten:

- Herkenbare, ambachtelijke bestrating; elke straat heeft een eigen karakter.
- Gebakken klinkers als basis met accenten van natuursteen of stelconplaten; natuurlijke materialen en tinten zijn afgeleid van het Achterhoekse landschap en de Oude IJssel.
- Hoogwaardig, duurzaam en bij voorkeur biobased straatmeubilair.
- Groen is een vast onderdeel van het straatprofiel en wordt gecombineerd met infiltratie van hemelwater.
- Hoog onderhoudsniveau, boven het gemiddelde in Doetinchem en vergelijkbaar met de binnenstad.
- Kunst in de openbare ruimte wordt gestimuleerd. De basisinrichting blijft warm en natuurlijk, terwijl kunstobjecten in vormgeving en kleur juist zorgen voor verrassing en herkenning. Elk kunstwerk vertelt een verhaal dat past bij de Spoorzone.

Figuur 48: raamwerk type straten



2.3.9. Aantrekkelijke en verbonden openbare ruimte

Figuur 49: voorbeelden aantrekkelijk en verbonden openbare ruimte

Verschillende straten transformeren naar aantrekkelijke gemengde straten, lanen of paden. Er is meer ruimte voor groen en water. Hiernaast een voorbeeld van een laan.

Huidig



Wensbeeld



Stad


Stationsplein


Oude IJsselpark


Leerplein

Buurt


Ontmoetingsplein


Sportplein


Ontspanningsplein

Blok


Spelen

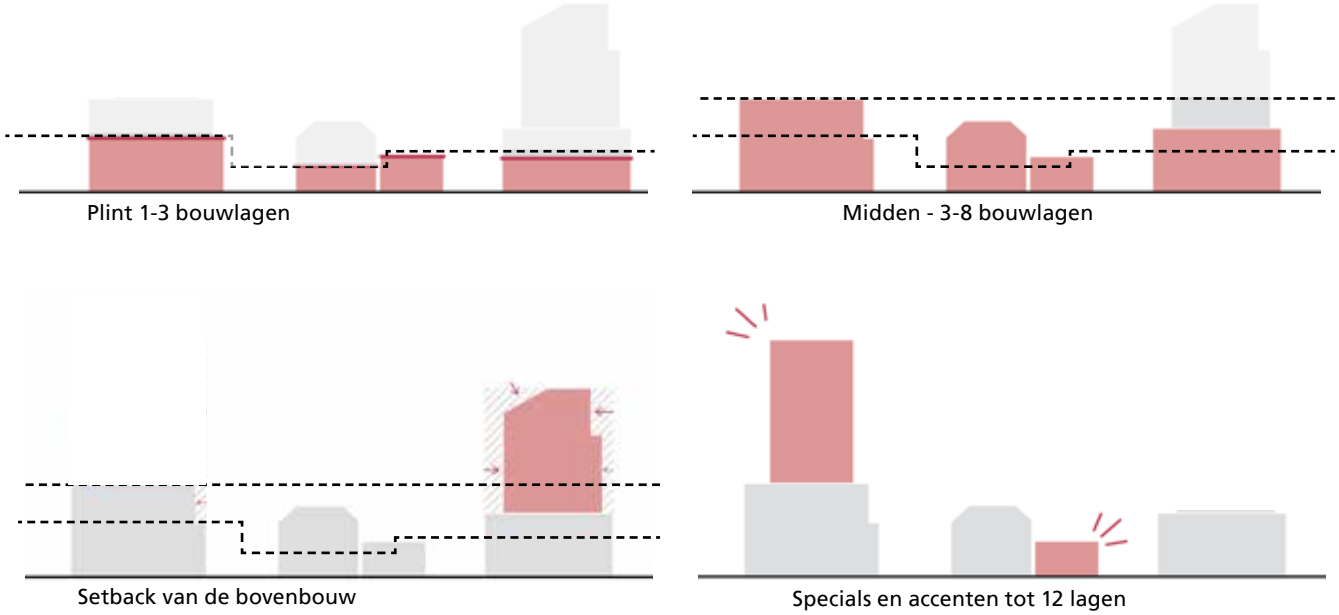

Buurtplekken


Werken

2.3.10. Doetinchemse schaal en maat

De Spoorzone biedt de kans om stedelijke uitstraling te combineren met de Doetinchemse gemoedelijkheid.
Dit evenwicht van stedelijke voorzieningen met rust, ruimte en menselijke maat vormt een belangrijk onderscheidend vermogen van het gebied. De stadsblokken bestaan uit een basishoogte van drie tot vijf bouwlagen. Dat zorgt voor een levendig, herkenbaar en sociaal veilig straatbeeld met actieve plinten en ruimte voor ontmoeting.
Daarboven ligt een middenlaag van vijf tot acht bouwlagen.
Deze komt vaker voor in het Stationskwartier, in andere delen slechts op een aantal plekken. Op strategische locaties kunnen herkenningspunten ontstaan in de vorm van bijzondere gebouwen. Die mogen tot maximaal twaalf bouwlagen hoog zijn of opvallen door vormgeving of functie.
Binnen de stadsblokken is ruimte voor gezamenlijke tuinen, groen en informele routes, wat bijdraagt aan de leefbaarheid en samenhang.
De afwisseling in bouwhoogte zorgt voor een gevarieerd straatbeeld, duidelijke zichtlijnen en herkenbare oriëntatiepunten.
Compacte bouwvolumes laten voldoende ruimte over voor groene en aangename verblijfsplekken in de openbare ruimte.
Parkeren gebeurt zoveel mogelijk geclusterd in de buurtparkeerhubs, zodat woonstraten rustig en autoluw blijven.
Samen vormen architectuur, materiaalgebruik en natuurinclusieve inrichting een aantrekkelijk, herkenbaar en samenhangend stadsbeeld dat past bij de Doetinchemse schaal en identiteit.

Figuur 49: principe opbouw massa's Spoorzone

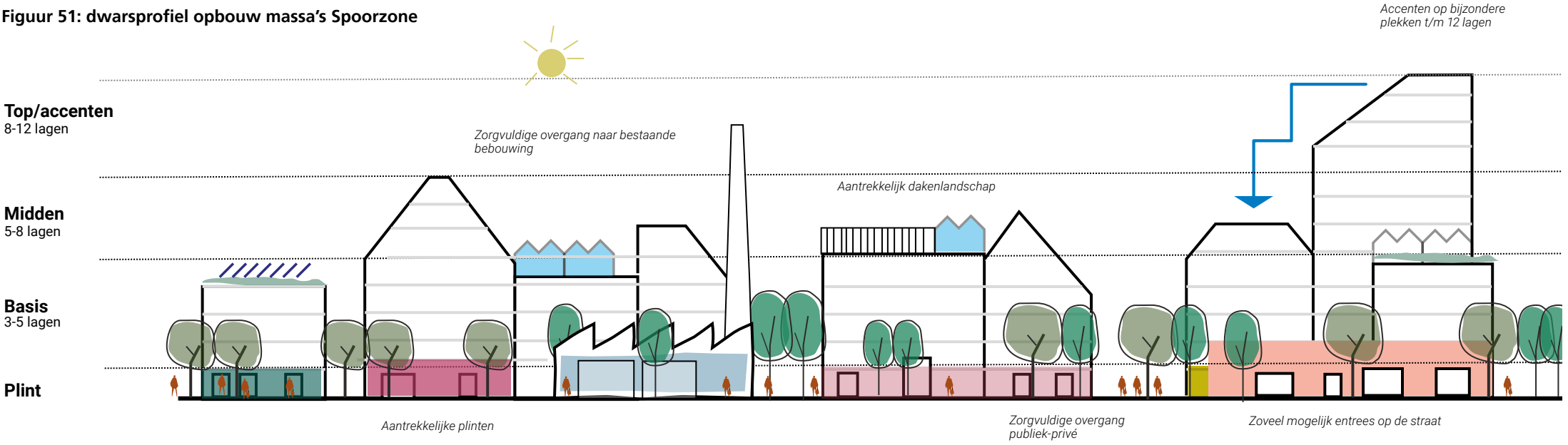


Figuur 50: sfeerbeelden Spoorzone



2.3.10. Doetinchemse schaal en maat

Figuur 51: dwarsprofiel opbouw massa's Spoorzone

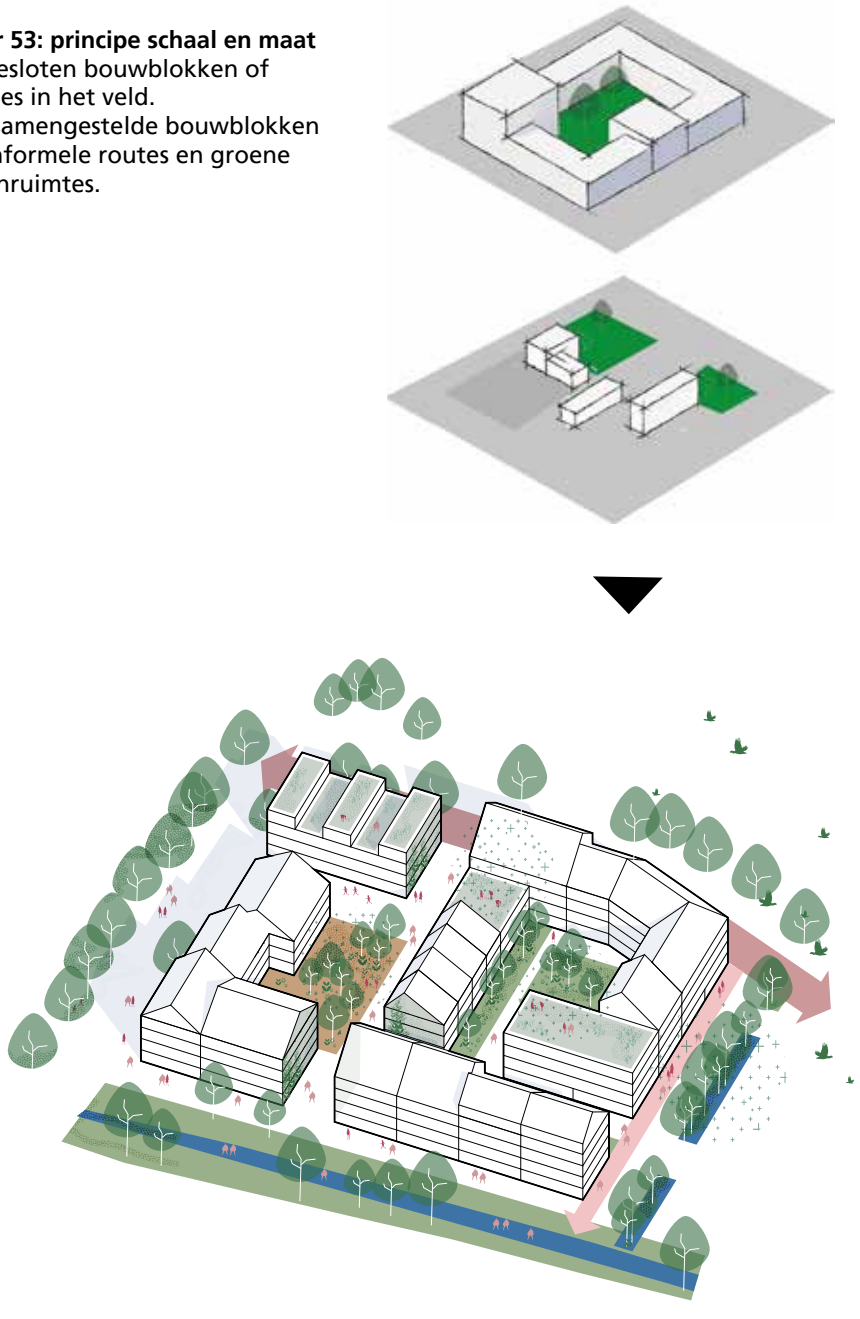


2.3.10. Doetinchemse schaal en maat

Figuur 52: sfeerbeeld Spoorzone



Figuur 53: principe schaal en maat
Van gesloten bouwblokken of volumes in het veld.
Naar samengestelde bouwblokken met informele routes en groene binnenruimtes.



2.3.10. Doetinchemse schaal en maat

Figuur 54: een gelaagde opbouw

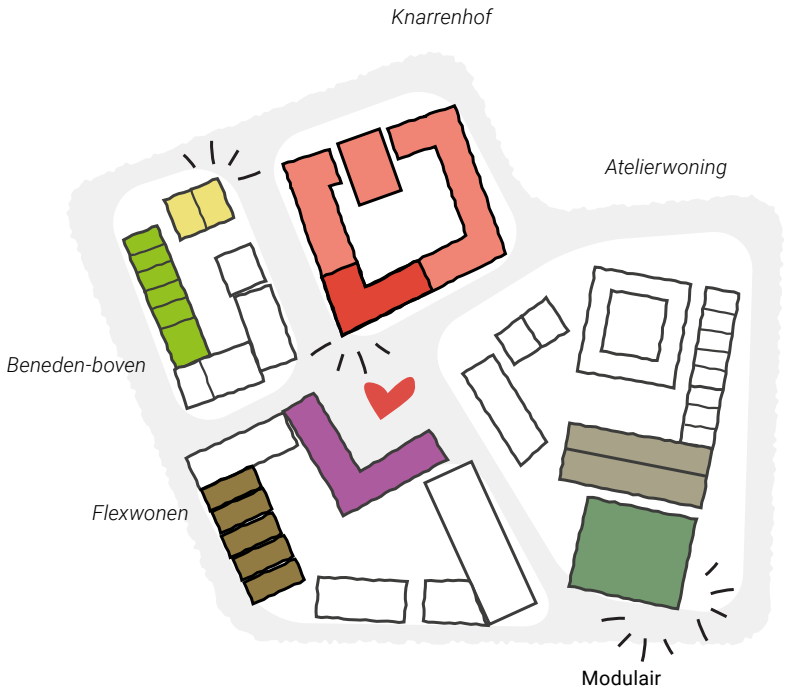
De gelaagde opbouw maakt het voor bewoners duidelijk welke ruimte van hen is en welke ze delen met anderen. Dat stimuleert betrokkenheid en zorgt ervoor dat mensen zich eigenaar voelen van hun omgeving. Zo blijven de plekken goed verzorgd en prettig om in te wonen.



2.3.11. Naoberschap en sociale veiligheid

Het Achterhoeks naoberschap hoort bij deze regio. Het betekent dat mensen naar elkaar omkijken, elkaar helpen en samen dingen doen. In de Achterhoek doe je het niet alleen, je doet het met elkaar. Of het nu gaat om een ladder lenen, samen iets organiseren in de buurt of gewoon even een praatje maken: naoberschap is er zijn voor elkaar. Deze manier van samenleven zorgt voor vertrouwen, gezelligheid en verbondenheid. Mensen kennen elkaar, houden rekening met elkaar en maken samen hun buurt mooier. Dat gevoel willen we ook in de Spoorzone vasthouden.
We bouwen niet alleen woningen en straten, maar ook een gemeenschap.
Een plek waar mensen elkaar ontmoeten, helpen en zich thuis voelen.
In de Spoorzone ontmoeten bewoners en bezoekers elkaar bij winkels, een buurtcafé, een koffietentje of op fijne plekken in de openbare ruimte.
De wijk wordt een gemengde stadsbuurt, waar verschillende mensen samenleven.
Er komen woningen in alle prijsklassen, voor studenten, starters, gezinnen en ouderen.
Zo ontstaat een goede mix en een veilige, levendige buurt. Er is ook ruimte voor bijzondere woonvormen, zoals atelierwoningen of projecten die bewoners samen ontwikkelen. Binnen de stadsblokken zorgen we voor afwisseling in woningtypes en doelgroepen. Dat kan bijvoorbeeld rond een gemeenschappelijke binnentuin of langs wandelroutes waar mensen elkaar gemakkelijk ontmoeten.
Toegankelijkheid en sociale veiligheid zijn vanzelfsprekend.
Een goede verlichting en de juiste beplanting op de juiste plek dragen daartoe bij.
Voorzieningen worden gedeeld door verschillende gebruikers.
In een gemeenschappelijk ‘huiskamer’ voelt de hele wijk zich welkom.
Maatschappelijke voorzieningen zoals een gezondheidscentrum maken de wijk compleet. Zo groeit de Spoorzone uit tot een open, sociale en betrokken stadswijk – waar naoberschap in een moderne vorm terugkeert, precies zoals bij Doetinchem past.

Figuur 55: gezamenlijk wonen zorgt voor sociale cohesie



Figuur 56: sfeerbeelden naoberschap en sociale veiligheid







2.3.11. Naoberschap en sociale veiligheid

Figuur 57: sfeerbeelden naoberschap en sociale veiligheid















Verschillende doelgroepen krijgen een plek



Vernieuwende woningbouwtypes



Ontmoeting tussen verschillende doelgroepen

2.3.12. Een gemengde en ondernemende stad

Om van de Spoorzone een bruisend stuk stad te maken, is een goede mix van wonen, werken, leren en voorzieningen belangrijk. In een toekomstbestendige stad draait het om balans. De menging en afstemming van functies vindt plaats op verschillende niveau's.

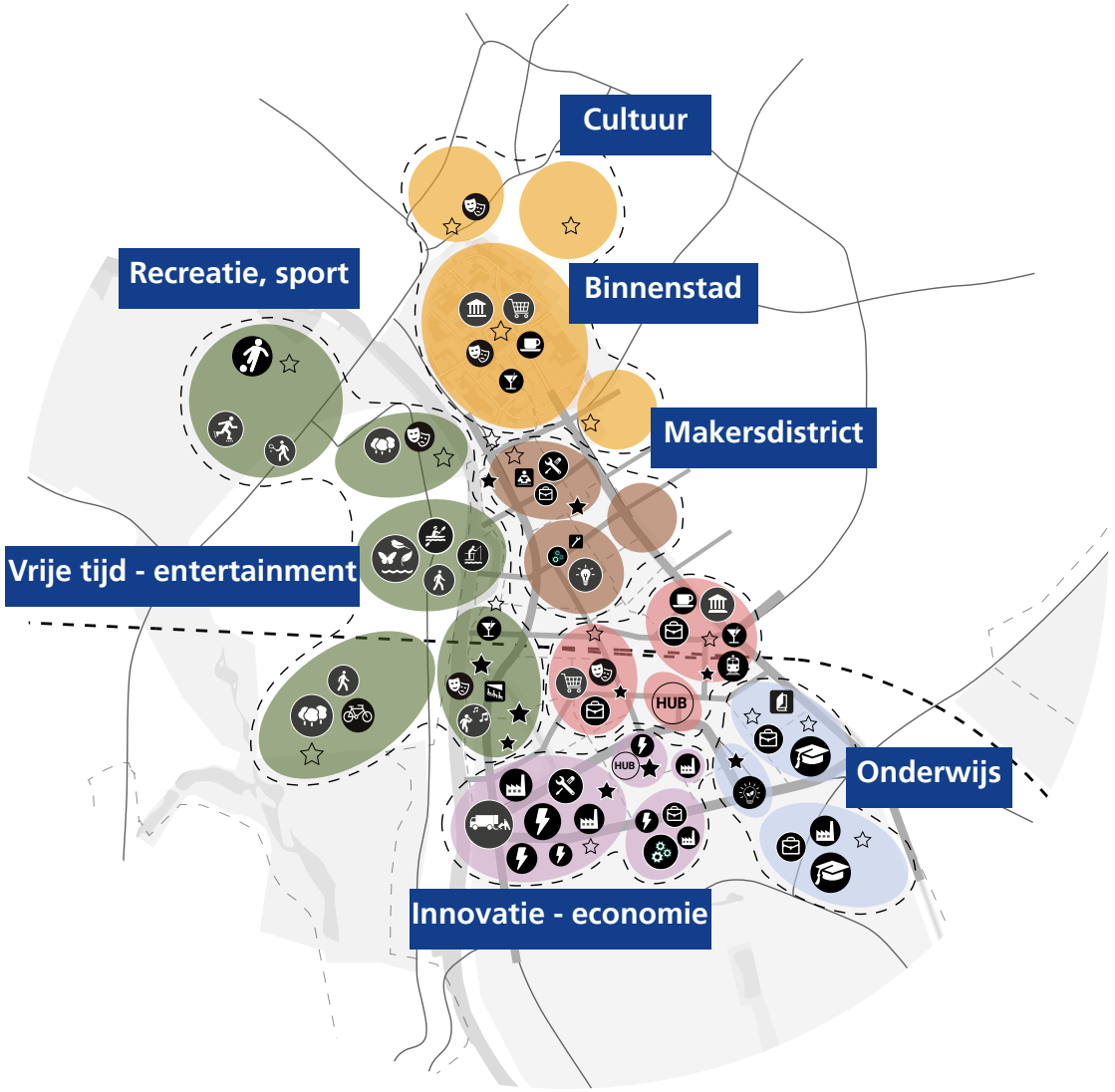
Menging en afstemming op stadsniveau

De ontwikkeling van de Spoorzone hangt nauw samen met de binnenstad en de Oude IJssel. Deze gebieden versterken elkaar, maar vragen ook om een goede afstemming. De uitdaging is om een goede mix van functies te vinden, zodat alles elkaar aanvult in plaats van met elkaar concurreert.
Niet elke functie past overal. Vooral bij winkels en horeca is het belangrijk dat deze zich concentreren in de binnenstad. De functies in de Spoorzone moeten onderscheidend zijn en niet concurreren met het centrum. We kijken per deelgebied wat hier het beste past en hoe functies elkaar kunnen versterken. Bedrijven hebben verschillende wensen als het gaat om ruimte, milieucategorie, logistiek en mobiliteit. Daarom kan niet alles worden gemengd en kijken we per gebied waar welk bedrijf het beste past.

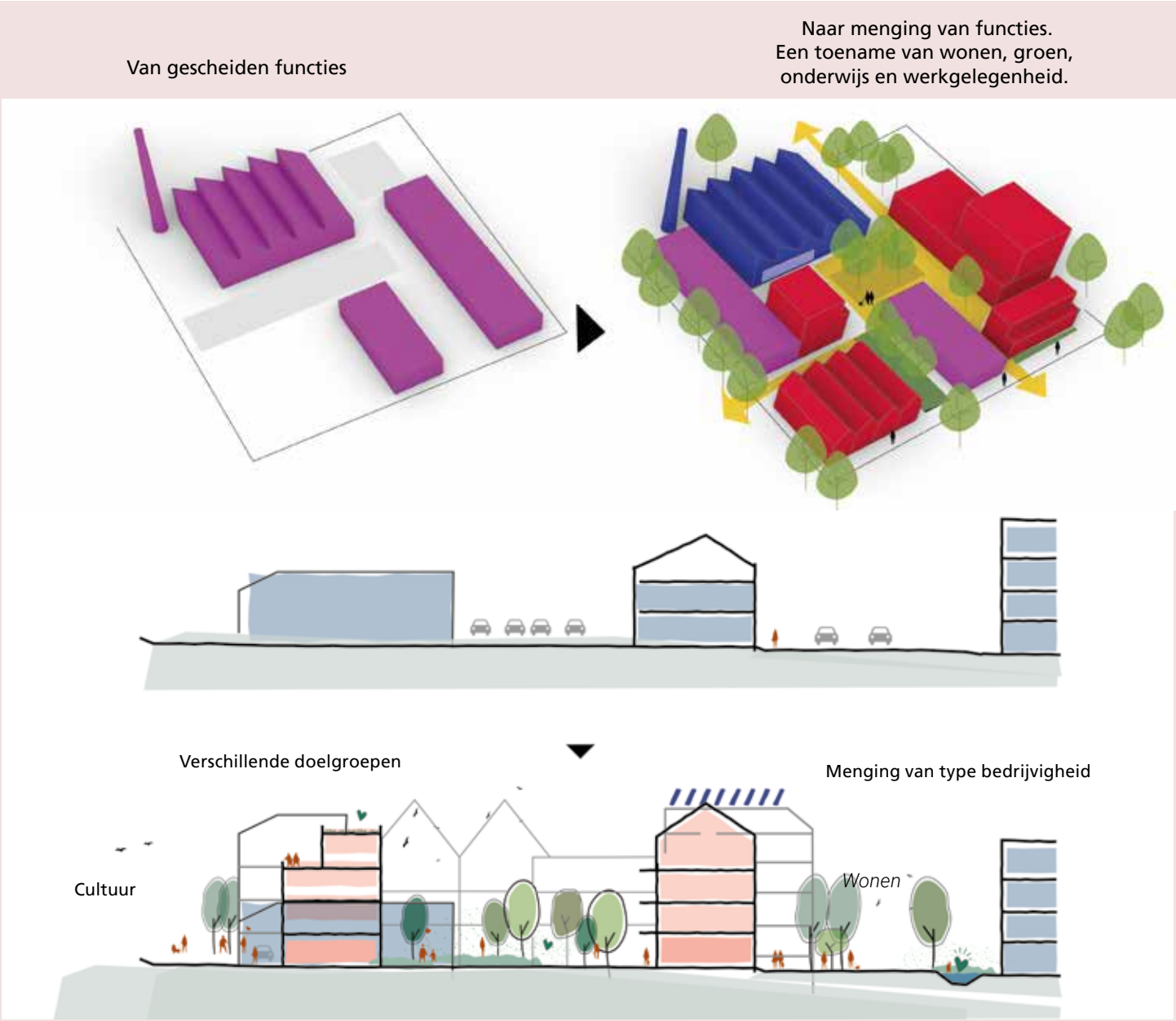
Menging en afstemming in de Spoorzone

Verschillende functies gebruiken samen de ruimte en versterken elkaar.
Door de centrale ligging en het treinstation met goede verbindingen naar Arnhem en Nijmegen, kan de Spoorzone uitgroeien tot een aantrekkelijke plek voor talenten en ondernemers. Het gebied heeft de kans om het kloppend hart van de Achterhoek te worden: een innovatieve plek voor bedrijven in de maakindustrie, agrofood en zorg. Een groot deel van de toekomstige kantoren van Doetinchem kan hier worden gerealiseerd, vooral rond het station. Daarnaast is er ruimte voor kleinere werkruimtes en broedplaatsen, zoals een 'makershal', waar verschillende bedrijven samenwerken en voorzieningen delen, zoals een werkcafé of vergaderruimte. Zo ontstaat een unieke mix van functies: ruimte voor bedrijven, maar ook voor wonen, groen, sport en ontspanning.
Juist die afwisseling zorgt voor een levendige en echte stedelijke sfeer.
Soms schuurt het een beetje, maar dat maakt het juist interessant en echt stads.
De Spoorzone krijgt een gevarieerd woon- en werkprogramma.
Dat zorgt voor meer banen, een sterke lokale economie en goede voorzieningen voor bewoners.
Door voorzieningen slim te delen, besparen we ruimte en versterken we samenhang. Zo kan een kantoorruimte bijvoorbeeld gecombineerd worden met een kinderopvang en deelauto's. Deze slimme combinaties maken de wijk duurzamer, levendiger en prettig voor iedereen.

Figuur 58: principe menging van functies



Figuur 59: principe menging van functies

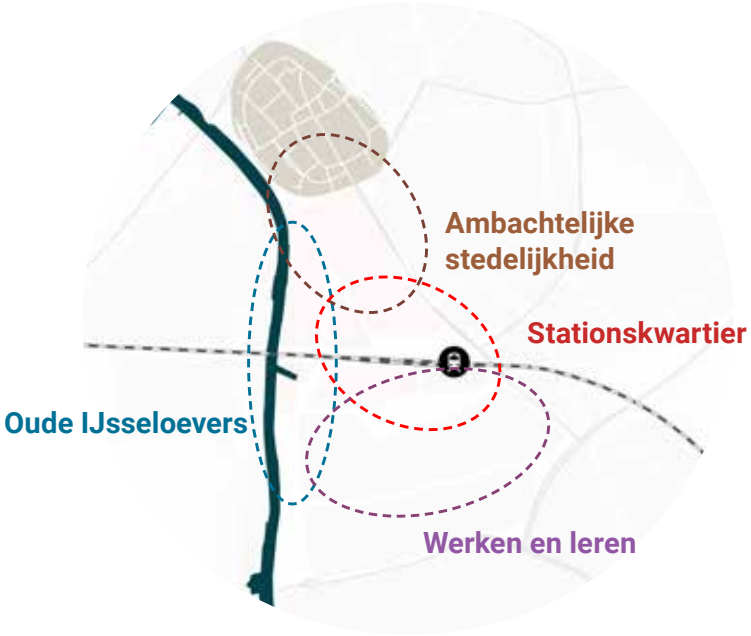


2.4. Karaktergebieden en voorbeeldverkaveling

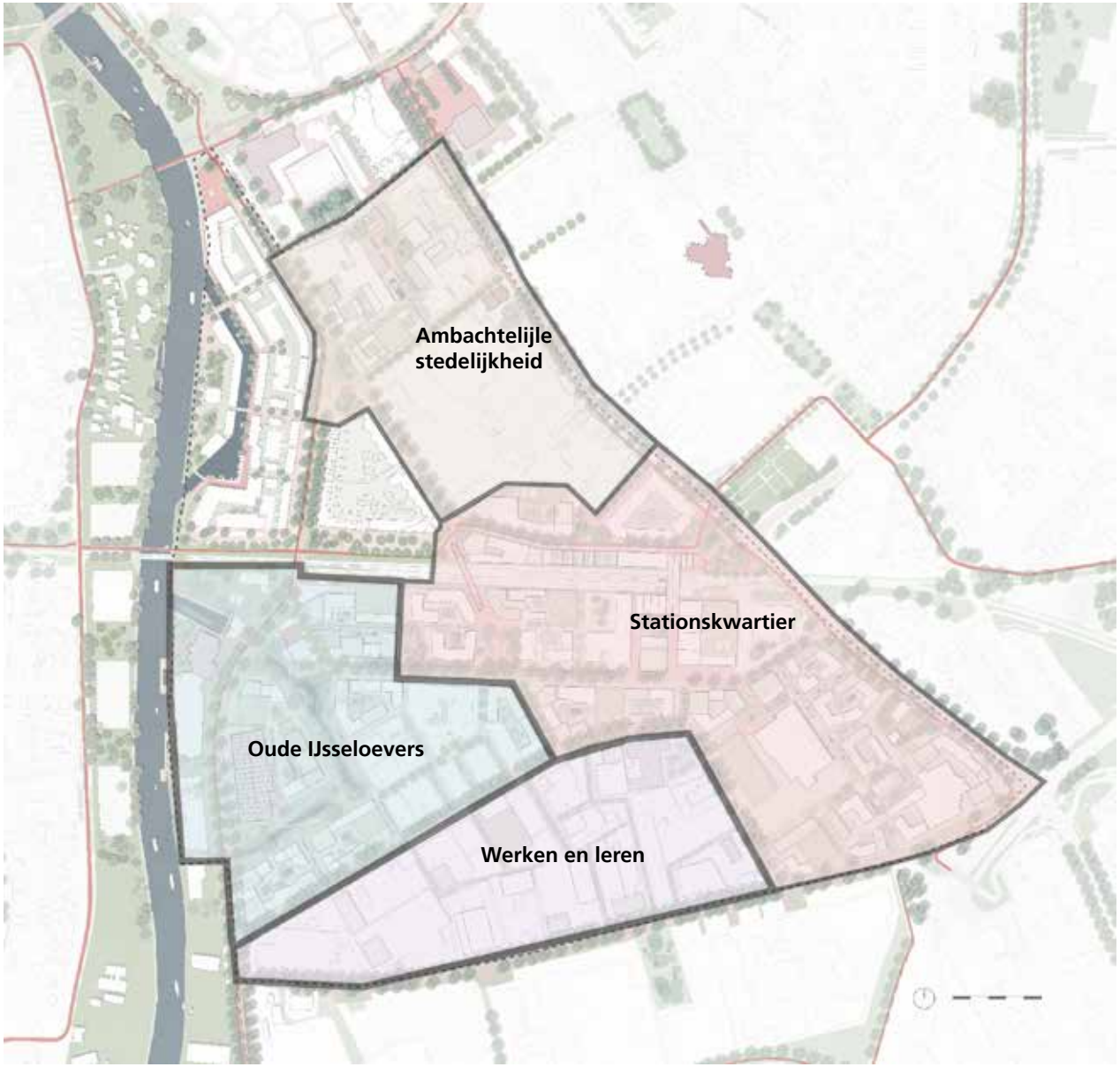
De bouwstenen uit de vorige paragraaf vormen de leidraad voor de duurzame ontwikkeling van het gebied. Deze bouwstenen hebben we ruimtelijk vertaald naar verschillende karaktergebieden, elk met eigen ruimtelijke kenmerken, programma's en een herkenbare sfeer.
We onderscheiden de volgende karaktergebieden: Stationskwartier, Ambachtelijke Stedelijkheid, Oude IJsseloevers en Werken en Leren (zie figuur 61 voor de afbakening).

Op de volgende pagina's worden de verschillende karaktergebieden toegelicht. De bouwstenen en de uitwerking daarvan in karaktergebieden zijn verbeeld in de voorbeeldverkaveling.

Figuur 60: concept karaktergebieden Spoorzone

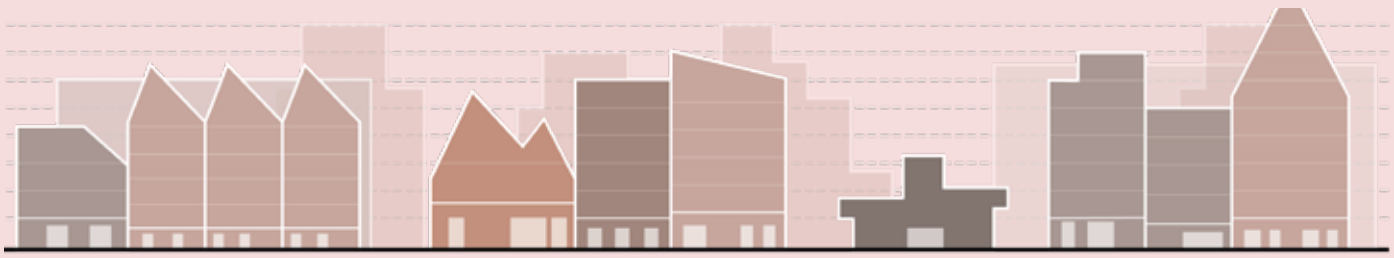


Figuur 61: Afbakening karaktergebieden



Figuur 62: sfeer karaktergebieden Spoorzone

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.



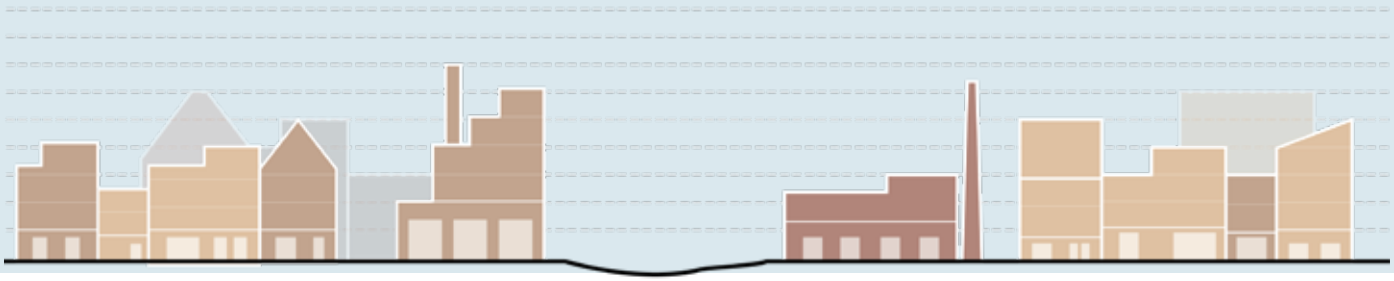
Ambachtelijke stedelijkheid



In het karaktergebied Ambachtelijke stedelijkheid bieden we ruimte aan ambachtelijke en creatieve maakbedrijven. In dit woon-werkgebied zetten we in op kleinschalige combinaties van ambachtelijk werkfuncties en wonen. Voorzieningen, commerciële functies, oude fabriekspanden en groene binnentuinen maken het een uniek, gemengd stuk stad met een rauw randje



Oude IJsseloevers



Aan de Oude IJsseloevers ontstaat een stedelijk woon-werkmilieu met het accent op wonen en ondersteunende voorzieningen zoals onderwijs, (water)sport en werkfuncties. 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



Dit gebied ontwikkelt zich tot een modern werklandschap. Het kent grotere (maak)bedrijven die milieu- en werkruimtes nodig hebben. Ook zien we ruimte in dit gebied voor ondersteunende functies als onderwijs, innovatieve bedrijven en (praktijk) onderwijs. We bieden extra ruimte voor bedrijvigheid door hogere bouwhoogtes en verdichting op kavels.



2.4.1 Voorbeeldverkaveling 2036

Dit is de schets van de toekomstige Spoorzone in 2036. Een schets die we tekenden op basis van de verschillende bouwstenen. We zien een aantrekkelijk gebied aan de Oude IJssel, dichtbij het centrum met een groen stedelijk karakter. De tekening laat een mogelijke invulling zien. Op basis van deze tekening is een indicatie van de programmatische ruimte berekend. Er blijkt dat er tot 2036 ruimte is voor een toevoeging van ongeveer:

1.600 - 2.200 woningen
70.000 - 90.000 m2 bvo werken
(2.000 - 3.000 arbeidsplaatsen)
20.000 - 30.000 m2 bvo maatschappelijk / zorgwonen
1.000 - 2.000 m2 bvo cultuur
4.000 - 5.000 m2 bvo commercieel
45.000 m2 bvo groen

Naast de realisatie van een flinke hoeveelheid groen 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.

Figuur 19: bestaande situatie



Figuur 63: Legenda

- Parken
- Park met wadi
- Groen in de straten
- Groenstructuur in de omgeving
- Multifunctionele daken
- Karaktervolle gebouwen
- Gemeentlijk momumenten
- Pleinen
- Wegen
- Voetpaden
- Voetgangersverbinding over het spoor
- Fietsroutes
- Boardwalk aan de Oude IJssel
- Flaneersteiger
- Nieuwe bebouwing
- Potentiële ontwikkellocatie buiten plangebied spoorzone
- Ontwikkelvelden
- Binnentuinen
- Treinstation
- Treinplatform
- Treinspoor
- Fietsenstalling
- Busstation
- Taxistandplaats
- Onderzoek mobiliteitshub
- Onderzoek logistieke hub
- Onderzoek smart hub
- Indicatief ruimtegebruik mobiliteitshub
- Indicatieve locaties buurtparkeerhub
- Waterrecreatie
- Stimuleren biodiversiteit
- Plantsoen / park
- Voedseltuin / ontmoeting
- Speelplaats
- Museum / culturele voorziening
- Onderzoeken voorziening lange termijn
- Kerk
- Bibliotheek
- Gezondheidscentrum / maatschappelijke functies
- Basisschool /onderwijs
- Kantoren / dienstverlening
- Werkplaats / ambachten
- Innovatieve bedrijvigheid
- Hoogwaardige maakbedrijven
- Bedrijvigheid tot en met milieucategorie 3.1
- Sportschool / beweging
- Kinderdagverblijf / onderwijs
- (Kleinschalige) detailhandel / speciaalzaken
- Horeca / speciaalzaken
- Kas/bijzonder functie
- Onderzoek smart hub

* de symbolen op de kaart zijn indicatief. Voor de programmatisch mogelijkheden verwijzen wij naar de paragraaf ontwikkelrichtlijnen.

Figuur 64: voorbeeldverkaveling Spoorzone

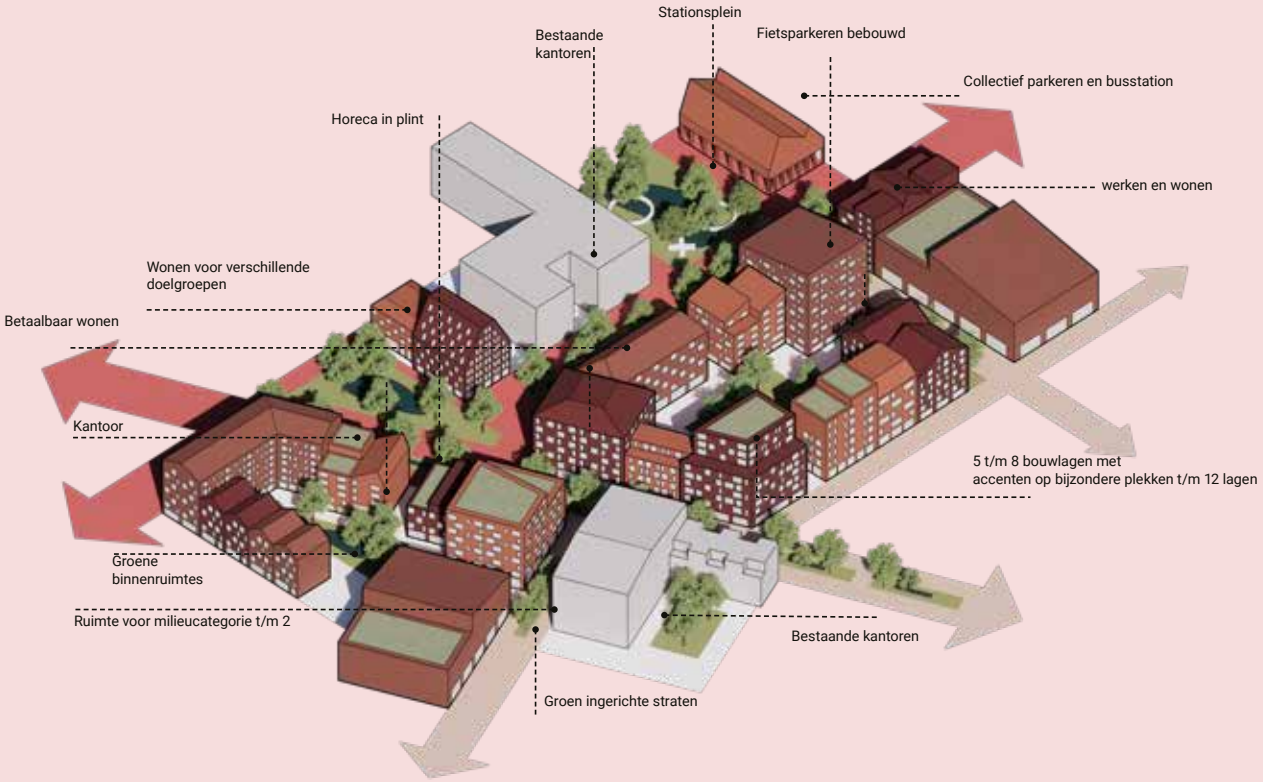


Figuur 64: welkom in karaktergebied Ambachtelijke stedelijkheid
Vrijdag aan het einde van de middag loopt iedereen uit. Wandelend tussen Melkweg en Spinbaan ontstaat een levendige, informele stadsomgeving. Werkloodsen en atelierwoningen staan naast plekken voor experiment, ambacht en cultuur. Een typische Doetinchemse mix, waar mensen aanpakken en samenwerken.

Figuur 65: sfeerbeelden stationskwartier

Stationskwartier





























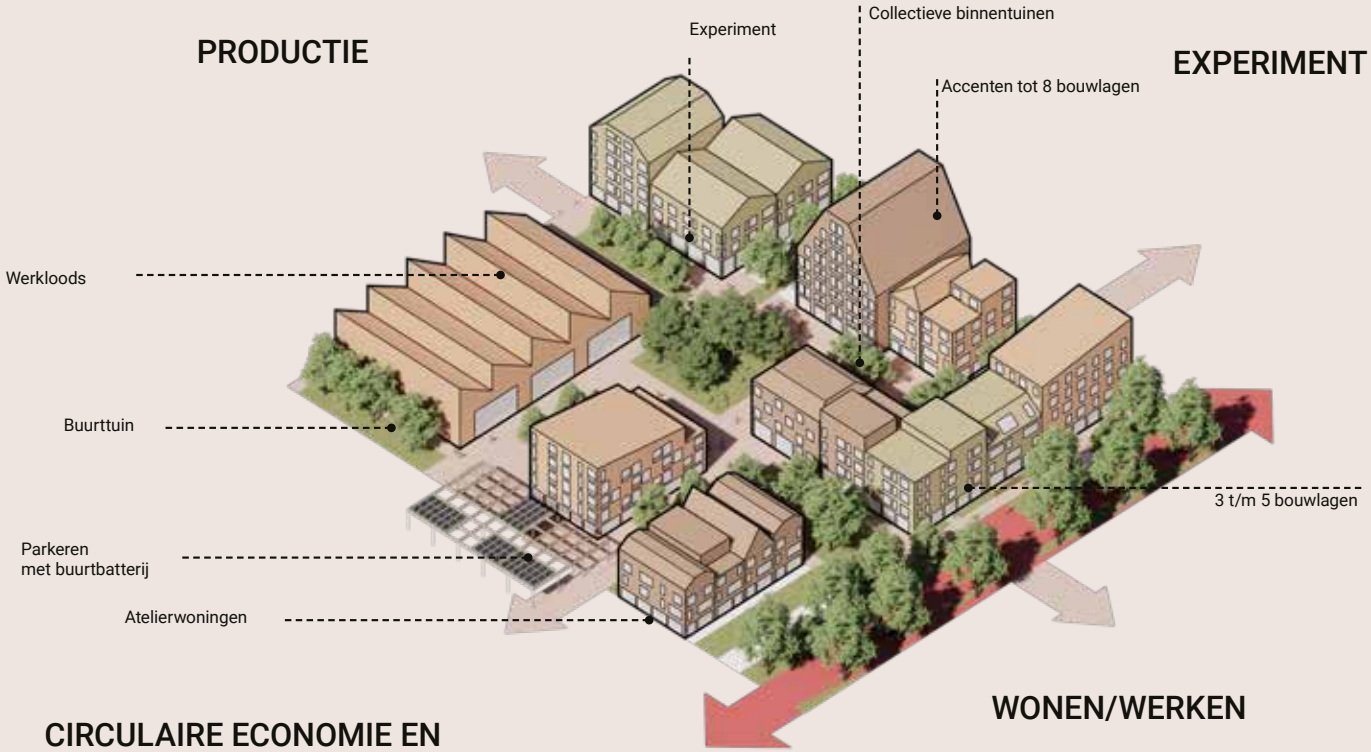




Figuur 66: sfeerbeelden ambachtelijke stedelijkheid

Ambachtelijke stedelijkheid





























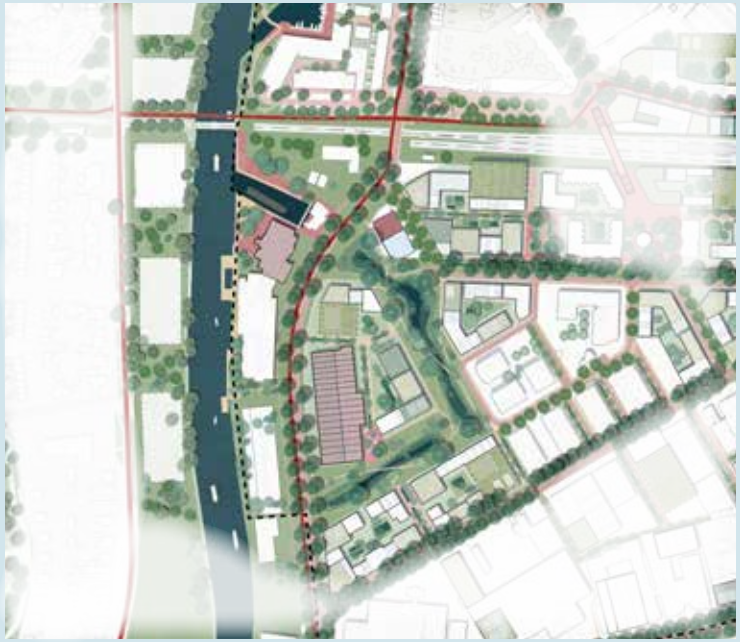




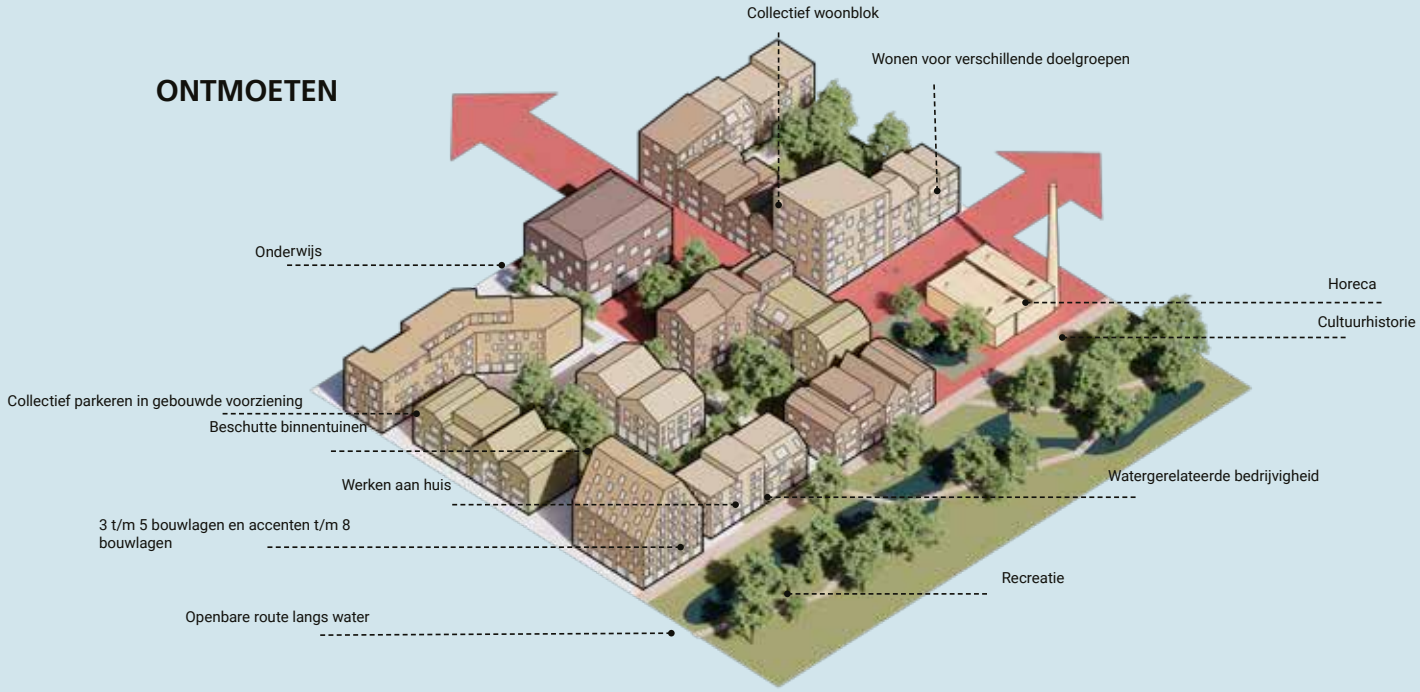


Figuur 67: sfeerbeelden Oude IJsseloevers

Oude IJsseloevers



NIEUW OUDE IJSSELPARK

























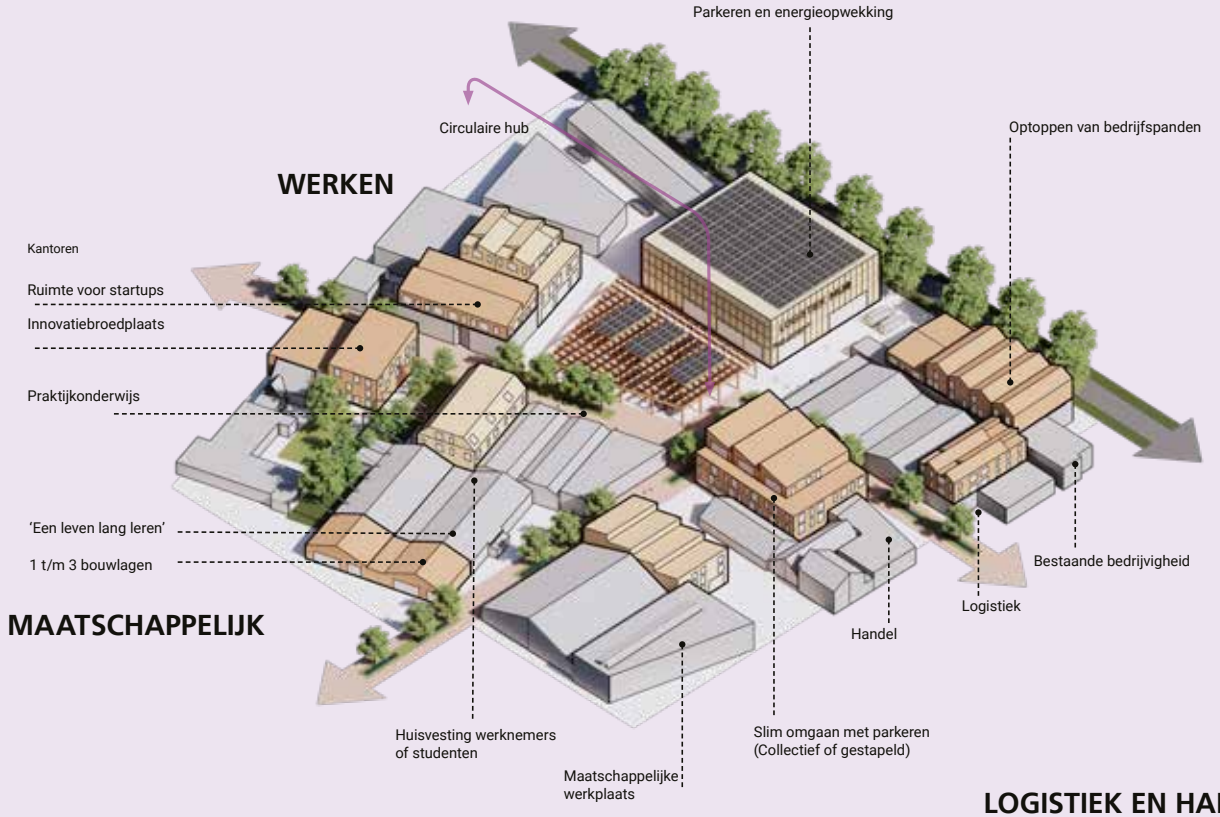




Figuur 68: werken en leren

Werken en leren





























3.0 Ontwikkelruimte

In dit hoofdstuk lichten we het ontwikkelprogramma voor de Spoorzone toe. Dit hoofdstuk laat zien hoe het toekomstbeeld uit hoofdstuk 2 wordt vertaald naar ruimtelijk richtelijnen en een programma voor wonen, werken en voorzieningen. Eerst beschrijven we de ontwikkelrichtlijnen. Deze zijn een concrete uitwerking van de bouwstenen uit het vorige hoofdstuk. Hiervoor is gebruik gemaakt van twee kaarten: een raamwerkkaart met de hoofdstructuur van de openbare ruimte en een spelregelkaart met de ruimtelijke randvoorwaarden per ontwikkelveld. Samen geven ze ontwikkelaars en de gemeente duidelijke handvatten voor toekomstige plannen.
In het tweede deel van dit hoofdstuk is een denkbaar bouwprogramma per karaktergebied uitgewerkt. Dit is een voorbeeldprogramma op basis van de kaarten en richtlijnen. Dit voorbeeldprogramma is getoetst op haalbaarheid, zowel financieel als ruimtelijk. Het vormt daarmee een realistische basis voor de verdere ontwikkeling van de Spoorzone.
De relatie tussen toekomstbeeld, bouwstenen en de vertaling naar het ontwikkelkader is schematisch hiernaast weergegeven (zie figuur 69).

3.1. Ontwikkelrichtlijnen

De ontwikkelrichtlijnen volgen de drie thema's van de bouwstenen: gezonde en groene leefomgeving, menselijke mobiliteit en Doetinchemse stedelijkheid.
De ontwikkelrichtlijnen zijn kwalitatieve uitgangspunten die per ontwikkelveld input bieden voor concrete ontwikkelingen/tenders. De bouwstenen zijn uitgewerkt in een raamwerkkaart voor de openbare ruimte. Deze kaart laat de hoofdstructuur van de Spoorzone zien, zoals stratenpatroon en de ontwikkelvelden.
De ontwikkelvelden zijn binnen deze gebieden de plekken waar nieuwe gebouwen kunnen komen. Voor deze ontwikkelvelden is een spelregelkaart opgesteld. Op deze kaart staan de ruimtelijke en juridische randvoorwaarden per veld, zoals bouwvlakken, bouwhoogtes en rooilijnen. Dit zijn kwantitatieve uitgangspunten waaraan elke ontwikkeling zal moeten voldoen. Ook zijn de karaktergebieden weergegeven. Waar mogelijk zijn de richtlijnen op de kaart verbeeld.
Het beeldkwaliteitsplan, dat als bijlage is toegevoegd, vertaalt deze uitgangspunten naar beleving, sfeer en uitstraling van de wijk. Welstand (of een kwaliteitsteam) zal uiteindelijk de bouwplannen toetsen aan dit document.

Figuur 69: proces en kwaliteitsborging

De ontwikkeling van de Spoorzone vindt plaats binnen samenhangende kwaliteitskaders. Het integrale Ontwikkelkompas Spoorzone vormt daarbij de leidraad voor alle ontwikkelingen en bevat een integrale afweging van ruimtelijke, programmatische, economische en sociale thema's. De Structuurschets geeft de visie op hoofdlijnen weer, terwijl het voorliggende Gebiedsprogramma deze verder programmatisch en stedenbouwkundig uitwerkt.
Het beeldkwaliteitsplan Spoorzone (zie bijlage) vormt vervolgens de nadere uitwerking op esthetisch en architectonisch niveau. Samen vormen deze documenten het inhoudelijke kader voor de beoordeling van initiatieven, waarbij de samenhang en kwaliteit van de Spoorzone centraal staan.
De kwaliteitscoördinatie namens de gemeente ligt bij een nog in te voeren kwaliteitsteam (Q-team). Dit team vervult een adviserende rol bij nieuwe initiatieven, tenders en planontwikkeling en wordt vroegtijdig betrokken in het proces. De ontwikkelrichtlijnen, zoals benoemd in dit hoofstuk, worden daarbij een leidraad.
Het Q-team is verantwoordelijk voor de lange termijn samenhang en kwaliteit van de Spoorzone en beoordeelt plannen in alle ontwikkelfasen, van eerste concepten en tenders tot en met VO, DO en vergunningaanvraag. Daarbij wordt integraal gekeken naar ruimtelijke, programmatische, duurzame en sociale kwaliteit, in samenhang met de context en aangrenzende ontwikkelingen.
Het Q-team vormt daarmee de inhoudelijke schakel in de kwaliteitsborging, waarin architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit wordt verbonden met programmatische en maatschappelijke afwegingen.
Het gebiedsprogramma biedt ruimte voor eigentijdse uitwerking, innovatie en maatwerk. Initiatieven worden integraal beoordeeld op hun bijdrage aan de ambities van de Spoorzone, waarbij de ontwikkelprincipes en esthetische uitgangspunten richtinggevend zijn, maar worden toegepast met oog voor context en ontwikkelfase. Wanneer in de praktijk spanningen ontstaan tussen specifieke ontwikkelrichtlijnen, kan het Q-team in zijn advies terugvallen op het integrale Ontwikkelkompas Spoorzone, zodat de beoordeling altijd plaatsvindt in samenhang met de brede gebiedsambities en veranderende ontwikkelomstandigheden.
Het college van burgemeester en wethouders besluit op basis van het advies van het Q-team en de integrale afweging over de toepassing van het BKP in concrete gevallen en kan daarbij gemotiveerd afwijken indien dit past binnen de doelstellingen van de Spoorzone.

3.1.1. Raamwerkkaart openbare ruimte

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

Figuur 70: legenda raamwerkkaart openbare ruimte

- Ringstructuur
- Ontsluitingsweg
- Laan
- Stadsstraat
- Dwarsstraat
- Paden
- Indicatieve paden
- Indicatieve doorsteken naar de Oude IJssel
- Parken
- Park met wadi
- Groenstructuur in de omgeving
- Pleinen
- Buurtplein
- Bestaande hoofdwinkelstraten binnenstad
- Indicatieve voetgangersverbinding over het spoor
- Boardwalk aan de Oude IJssel
- Flaneersteiger
- Fietsroutes
- Fiets- en voetgangersverbinding over de Oude IJssel
- Fietstunnel
- Ontwikkelvelden
- Potentiële ontwikkellocatie buiten plangebied
- Treinstation
- Treinplatform
- Treinspoor
- Fietsenstalling
- Busstation
- Taxistandplaats
- Onderzoek mobiliteitshub
- Onderzoek logistieke hub
- Onderzoek smart hub
- Indicatief ruimtegebruik mobiliteitshub
- Indicatieve locaties buurtparkeerhub
- Waterrecreatie
- Stimuleren biodiversiteit
- Plantsoen / park
- Voedseltuin / ontmoeting
- Speelplaats
- Museum / culturele voorziening
- Onderzoeken voorziening lange termijn
- Kerk
- Bibliotheek
- Gezondheidscentrum / maatschappelijke functies
- Basisschool /onderwijs
- Kantoren / dienstverlening
- Werkplaats / ambachten
- Innovatieve bedrijvigheid
- Hoogwaardige maakbedrijven
- Bedrijvigheid tot en met milieucategorie 3.1
- Sportschool / beweging
- Kinderdagverblijf / onderwijs
- (Kleinschalige) detailhandel / speciaalzaken
- Horeca / speciaalzaken
- Kas/bijzonder functie

* de symbolen op de kaart zijn indicatief. Voor de programmatisch mogelijkheden verwijzen wij naar de paragraaf ontwikkelrichtlijnen.

Figuur 71: raamwerkkaart openbare ruimte



3.1.2. Spelregelkaart

De ruimtelijke randvoorwaarden voor de ontwikkelvelden zijn opgenomen in de spelregelkaart. De spelregelkaart is hiernaast weergegeven en wordt verder toegelicht aan de hand van verschillende ontwikkelprincipes.

Figuur 72: legenda spelregelkaart

Projectgrens Spoorzone

1. Ontwikkelvelden

- Grens ontwikkelvelden
- Ontwikkelvelden Werken en Leren
- Ontwikkelvelden Stationskwartier
- Ontwikkelvelden Oude IJsseloevers
- Ontwikkelvelden Ambachtelijke Stedelijkheid

2. Dichtheid/functiemix

- 2-5 - 3.0 Bandbreedte FSI - Minimaal & Maximale dichtheid (FSI)*
- 20-25% Bandbreedte % werken (kantoor, bedrijven)**
- Te behouden werkprogramma/panden
- 5-10% Bandbreedte % voorzieningen (horeca, consument en zakelijke dienstverlening, sportieve en recreatieve voorzieningen, detailhandel, maatschappelijk en culturele voorzieningen)***
- Ontwikkelvelden vormen een samenhangende eenheid, waarin uitwisseling van programma, dichtheid en parkeren mogelijk is, mits voldaan wordt aan de spelregels zoals beschreven bij de betreffende onderwerpen.

3. Bouwhoogte en specials

- 3-5 3-5 bouwlagen
- 5-8 5-8 bouwlagen
- 15 m Maximale bouwhoogte 15m.
- Hoogteaccent t/m 8 bouwlagen
- Hoogteaccent t/m 12 bouwlagen
- Zoekgebieden hoogteaccenten
- Mobiliteitshub
- Indicatie zoeklocatie buurthub's
- Indicatie ontsluiting buurthub
- Onderzoeksgebied stationsknoop Doetinchem

Specials

- Hoogwaardig bijzonder gebouw
- Maatschappelijk
- Beeldbepalend gebouw
- Paviljoen
- Gemeentelijke monumenten
- Cultuurhistorisch waardevol
- Karaktermakers

*Dit is totale bebouwde BVO inclusief parkeren wordt meegerekend.
**Bandbreedte werken is het totale BVO minus parkeren. Het percentage werken is inclusief te behouden of te transformeren bestaand programma plus nieuw te realiseren werkprogramma
***Bandbreedte voorzieningen is het totale BVO minus parkeren. Het percentage voorzieningen is inclusief te behouden of te transformeren bestaand programma plus nieuw te realiseren programma

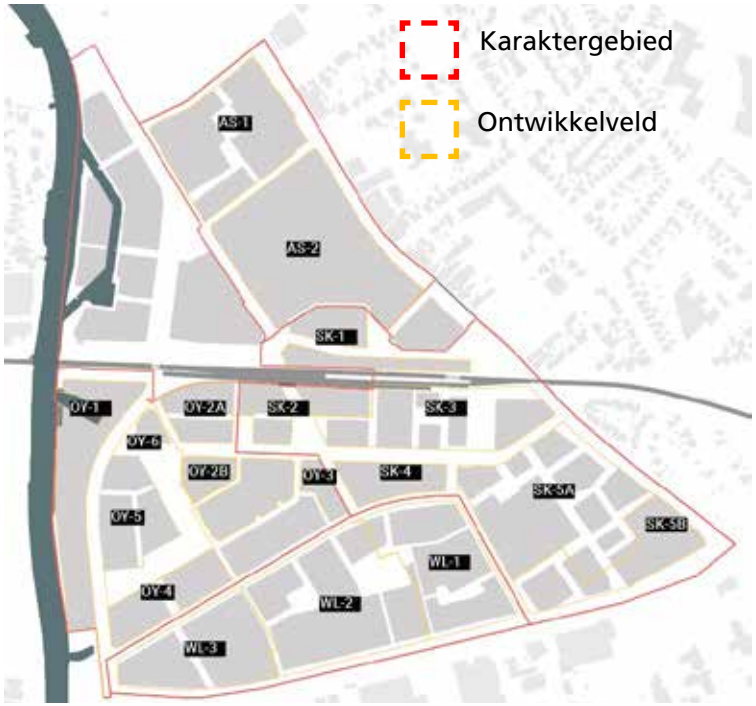
4. Actieve plinten, specials en rooilijnen

- Zoekgebied actieve plinten
- Zoekgebied actieve plinten in bestaande gebouwen
- Hoekaccenten
- Zoekgebied buurtplek
- Zoekgebied collectieve binnentuinen
- Zoekgebied groene verblijfsplek
- Zoekgebied doorsteek tussen kavels/bebouwing
- Vaste doorsteek tussen kavels/bebouwing

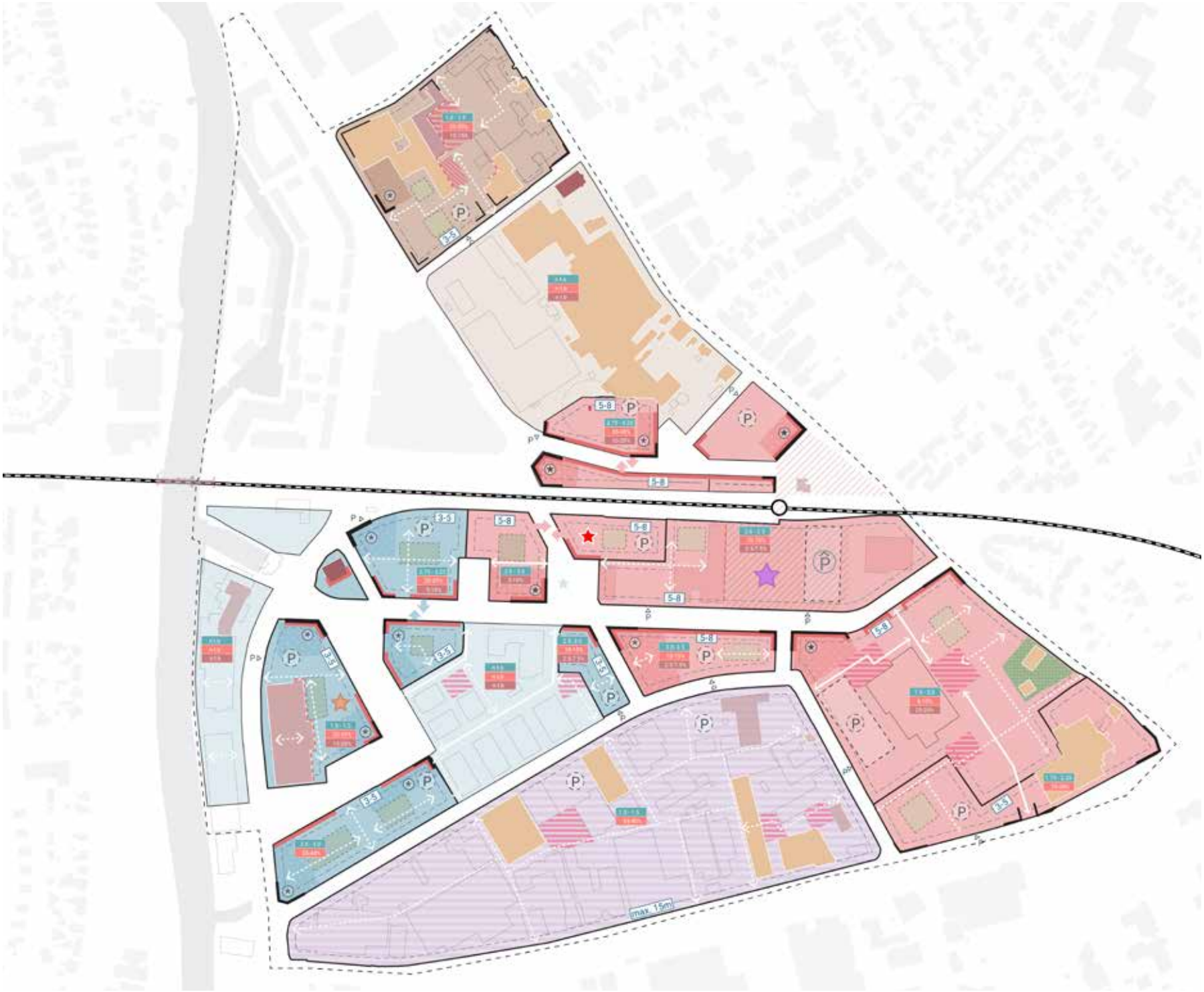
5. Milieucategorie voor bedrijven

- Maximaal milieucategorie 3.1 in het karaktergebied Werken en Leren
- Maximaal milieucategorie 2 in het karaktergebied Oude IJsseloevers Mits de functie goed mengbaar is met wonen
- Maximaal milieucategorie 2 voor de karaktergebieden Stationskwartier & Ambachtelijke Stedelijkheid Mits de functie goed mengbaar is met wonen

Figuur 73: indeling karaktergebieden en ontwikkelvelden



Figuur 74: spelregelkaart



3.1.3 Ontwikkelrichtlijnen groene leefomgeving

De ambities van de bouwsteen “gezonde en groene leefomgeving” zijn in deze paragraaf, waar mogelijk, vertaald naar concrete ontwikkelprincipes.



Figuur 75: samenvatting ambities gezonde en groene leefomgeving

De Spoorzone wordt een gezonde, groene en toekomstbestendige stadswijk. Het landschap vormt de basis en verbindt stad, natuur en mensen. Groene lanen, parken en water zorgen voor een prettig en koel leefklimaat. Het nieuwe Oude IJsselpark en het Hamburgerbroekpark brengen het water en groen dichter bij de stad. We bouwen klimaatbestendig met ruimte voor waterberging en verkoeling. De geschiedenis van Doetinchem blijft zichtbaar in gebouwen en structuren. Erfgoed en nieuwe architectuur versterken samen de identiteit van het gebied. We bouwen energieneutraal en met herbruikbare, biobased materialen. Slimme energie- en warmtesystemen maken het gebied duurzaam en efficiënt. Gezondheid, natuur en duurzaamheid staan centraal in ontwerp en gebruik. Mensen kunnen hier fijn wonen, werken en ontspannen. De natuur is dichtbij en zorgt voor rust en ontmoeting. Samen maken we een plek waar de toekomst van Doetinchem zichtbaar wordt.

















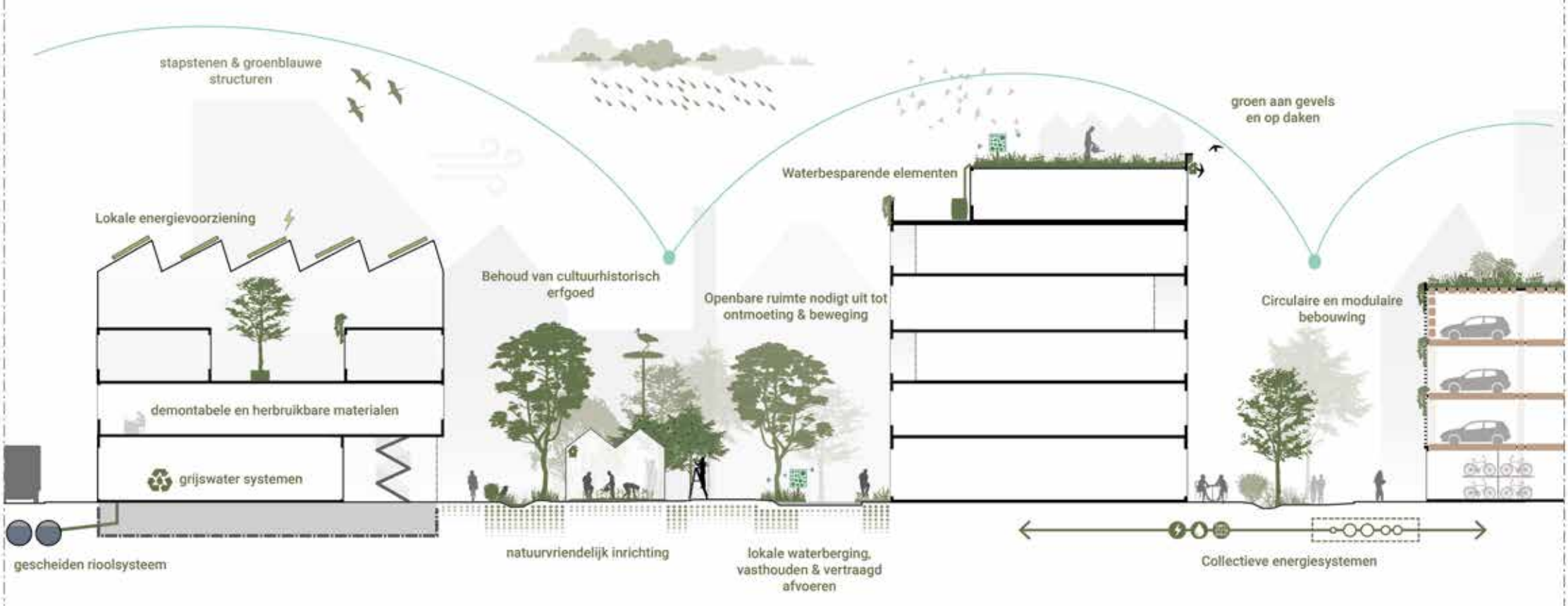








Figuur 76: schema ontwikkelrichtlijnen



1 Robuust landschappelijk raamwerk

- Het landschap en de Oude IJssel is de basis voor een groene en verbonden Spoorzone. Er komt een groen netwerk van lanen, tuinen en pleinen.
- De Spoorzone wordt beter verbonden met de binnenstad, de Oude IJssel en de wijken eromheen.
- De Oude IJssel wordt weer zichtbaar en beleefbaar met een nieuw park langs het water.
- De Hamburgerbroeklaan verandert in een groene stadslaan met ruimte om te wandelen, spelen en water op te vangen.
- De Spoorzone wordt een groene, natuurinclusieve omgeving met ruimte voor planten, dieren, water en mensen. Groenblauwe structuren en inheemse beplanting zorgen voor biodiversiteit, verkoeling en een prettige plek om te bewegen en te ontmoeten.

2 Waterrobuust en klimaatbestendig

- De Spoorzone krijgt een flexibel en toekomstbestendig watersysteem dat bestand is tegen droogte, hittestress en hevige neerslag.
- Regenwater wordt zoveel mogelijk lokaal vastgehouden, geborgen en vertraagd afgevoerd.
- Wadi's, groenvakken, groene daken en open water vormen samen een robuust groenblauw netwerk.
- De openbare ruimte fungeert als spons en draagt bij aan verkoeling en verblijfskwaliteit.
- We voegen veel bomen toe in het volle groen, in vergroende straten, binnenterreinen en op nieuwe pleinen.
- Herstel van de historische rivierloop van de Oude IJssel versterkt de natuur, identiteit en beleving van het gebied.

3 Cultuurhistorie in de etalage

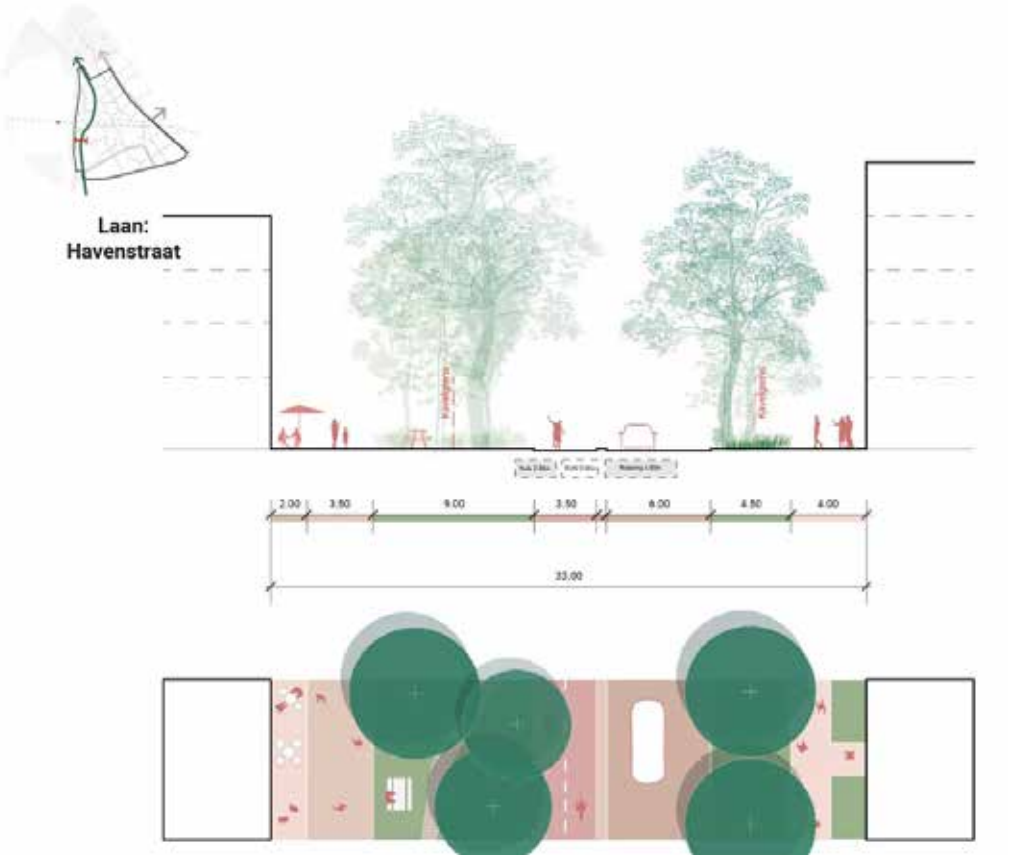
- Monumenten en cultuurhistorisch waardevolle panden worden ingepast in de stadsblokken en krijgen een nieuwe functie.
- Geïnventariseerde karakters en karaktermakers worden waar mogelijk behouden; plannen die dit meenemen worden kwalitatief positief beoordeeld.
- Het verleden blijft zichtbaar en beleefbaar in de ruimtelijke inrichting, architectuur en materiaalgebruik.
- Historische lijnen, verkavelingsstructuren en bestaande elementen inspireren nieuwe architectuur, vormentaal en details.
- Erfgoed vormt een verbindende basis tussen verleden en toekomst en versterkt de herkenbare identiteit van de wijk.

4 Energieneutraal en circulaire bebouwing

- Circulair bouwen: Minder materiaalgebruik, biobased en hergebruikte materialen, losmaakbare en aanpasbare constructies, hergebruik waar mogelijk.
- Energie-efficiënt ontwerp: Compacte, goed georiënteerde gebouwen met hoge isolatie.
- Duurzame energie: Lokale opwekking via zonnepanelen, deelbatterijen en slimme warmtesystemen.
- Netbewuste ontwikkeling: Energieconcepten met lage capaciteitsvraag per gebouw, deelgebied of hele Spoorzone om netcongestie te voorkomen.
- Gezond en toekomstbestendig: Materialen met zo min mogelijk emissies, goede ventilatie en integratie van klimaat, natuur en gezondheid.

Figuur 77: ruimte voor groen
Een netwerk van bomenlanen, parken en binnentuinen vormt de groene ruggengraat van de Spoorzone. Dit netwerk versterkt de identiteit van het gebied en draagt bij aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en een gezonde, aantrekkelijke leefomgeving. Binnen de gebiedsontwikkeling worden bestaande waardevolle bomen en lanen behouden en waar mogelijk versterkt. Nieuwe parken, binnentuinen en groene ruimtes worden klimaatbestendig ingericht, met inheemse en soortenrijke beplanting als uitgangspunt. De openbare ruimte wordt vergroend met aandacht voor verblijfskwaliteit en verkoeling. Straten en pleinen krijgen schaduwrijke plekken en groene accenten die uitnodigen tot gebruik. Het raamwerk voor de groenstructuur is hiernaast weergegeven. Per type straat is in bijlage 'profielenboek' een principeprofiel opgenomen. Deze profielen gebruiken we als basis voor de verdere planuitwerking van de Spoorzone.

Figuur 78: voorbeeld principeprofiel



Figuur 79: uitwerking raamwerkkaart groen



Figuur 80: sfeerbeeld openbare ruimte



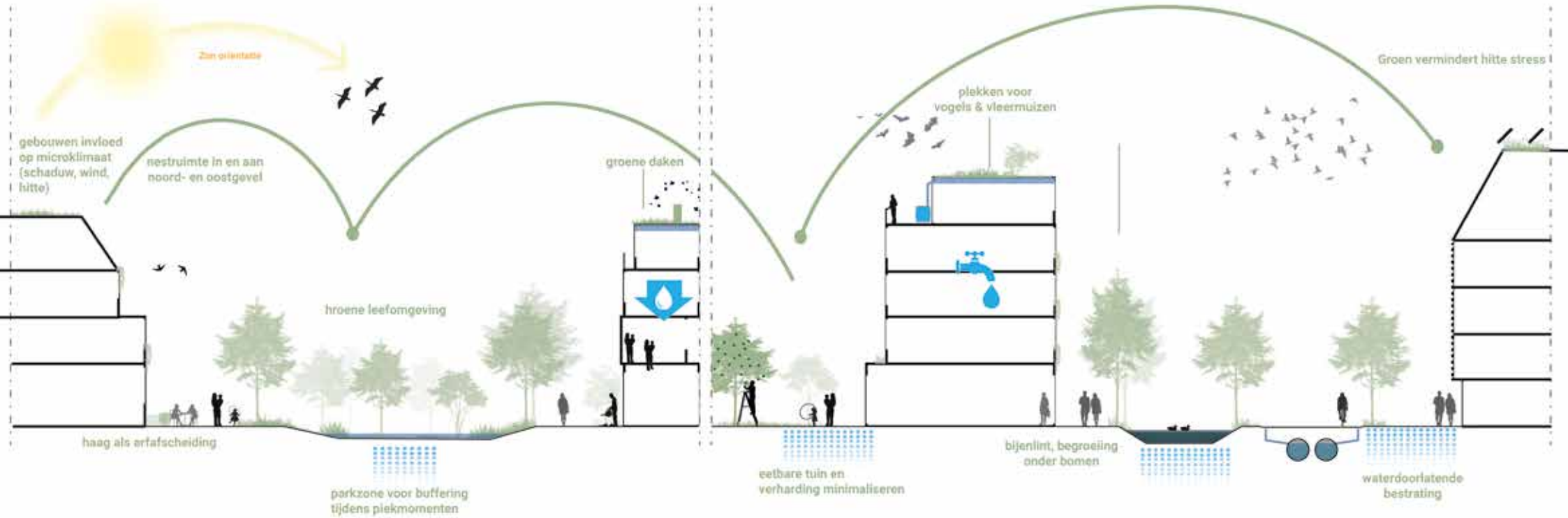
Figuur 81: sfeerbeeld openbare ruimte



Figuur 82: sfeerbeeld openbare ruimte



Figuur 83: richtlijnen ruimte voor groen



Figuur 84: ruimte voor water
Water is niet alleen functioneel, maar ook bepalend voor de beleving van de Spoorzone. Het vormt de blauwe ruggengraat van het gebied en speelt een centrale rol in een gezond en klimaatbestendig stadsdeel. Binnen de ontwikkeling wordt ingezet op een robuust en zichtbaar watersysteem dat regenwater lokaal opvangt, infiltreert en hergebruikt.
Wadi's worden standaard ingezet als natuurlijke plekken voor berging en infiltratie.
Het nieuwe Oude IJsselpark is een groot gebied waar het water opgevangen kan worden. De openbare ruimte wordt gebruikt voor waterberging bij piekbuien en draagt bij aan een toekomstbestendige inrichting. Groene daken worden gecombineerd met wateropslag om regenwater vast te houden en vertraagd af te voeren. Schoon hemelwater gaat niet naar het riool, maar blijft in het lokale watersysteem. Het raamwerk voor de waterstructuur is hiernaast weergegeven. Bij Bij nieuwe ontwikkelingen vormt water, samen met groen, een belangrijke basis voor de ruimtelijke opzet van de Spoorzone in Doetinchem. Uitgangspunt is dat wordt voldaan aan de "Koers Stad en Dorp 2025–2034" van Waterschap Rijn en IJssel. Per ontwikkelveld moet dit worden aangetoond, waarbij rekening kan worden gehouden met de totale gebiedsontwikkeling. Enkele bovenwijkse structuren, zoals het Oude IJsselpark en groene pleinen, voorzien deels in de waterberging voor de ontwikkelingen binnen afzonderlijke ontwikkelvelden. Per type straat en openbare ruimte is in de bijlage (profielenboek) een principeprofiel opgenomen. Deze profielen gebruiken we als basis voor de verdere uitwerking van de Spoorzone.

Figuur 84: sfeerbeeld ruimte voor wateropvang



Figuur 83: richtlijnen ruimte voor groen



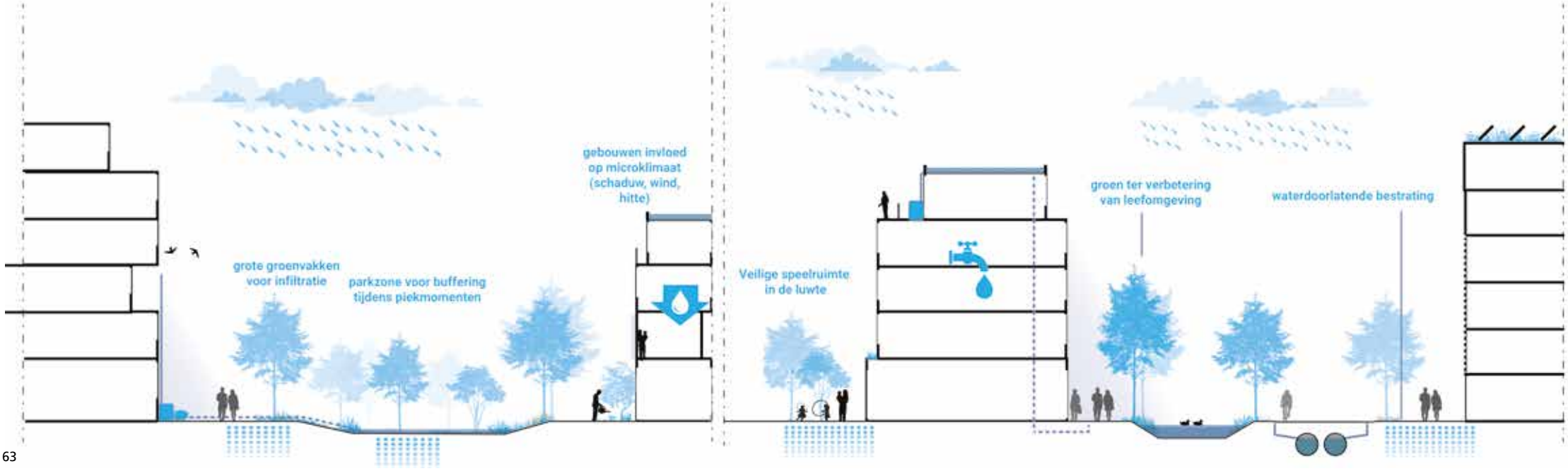
Figuur 85: sfeerbeeld ruimte voor water



Figuur 86: sfeerbeeld ruimte voor wateropvang



Figuur 87: richtlijnen ruimte voor water

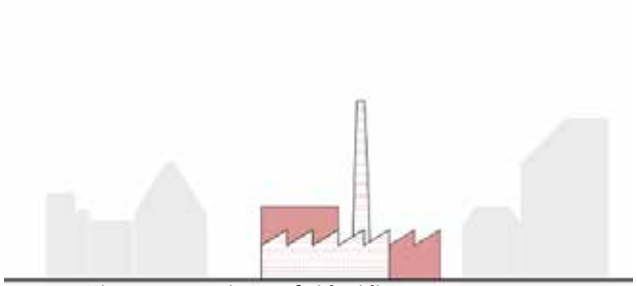


Figuur 88: monumenten en karaktermakers
De Spoorzone is geworteld in het industriële verleden en heden van Doetinchem. Loodsen, fabriekshallen en silo's vertellen het verhaal van een maakstad. Deze sfeer vormt de basis voor de nieuwe ontwikkeling, waarbij erfgoed en karaktervolle gebouwen behouden blijven en worden ingezet als dragers van identiteit. We hebben een inventarisatie opgesteld met alle bestaande cultuurhistorische kwaliteiten in de Spoorzone. Zie figuur hiernaast.
Daarin zijn alle mogelijke waardevolle panden in opgenomen, niet alleen de officieel aangewezen monumenten en waardevolle panden.
Bij nieuwe ontwikkelingen worden bestaande monumenten en waardevolle panden altijd ingepast en herbestemd. Dit is een voorwaarde voor verdere ontwikkeling.
Daarnaast worden karaktermakers en mogelijke karaktermakers herkend. Deze panden worden zoveel mogelijk ingepast of getransformeerd. Ontwikkelingen die deze panden respecteren en inpassen, worden kwalitatief positief beoordeeld.

Figuur 89: principes inpassing panden



Waardevolle panden blijven zichtbaar in de nieuwe stad



Nieuwe toevoegingen of uitbreidingen contraseren

Figuur 90: kaart monumenten en karaktermakers



Figuur 91: sfeerbeelden transformatie en inpassing monumenten





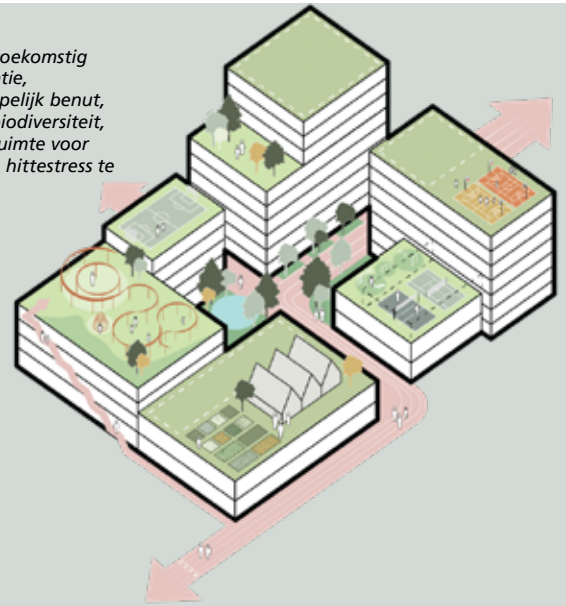






Figuur 92: toekomstbestendig bouwen
De ontwikkeling van de Spoorzone vindt plaats binnen het bestaande beleid van de gemeente Doetinchem voor circulaire economie en toekomstbestendig bouwen. Het beleid is vastgelegd in het Plan van Aanpak Circulaire Economie (2024) en de Uitvoeringsagenda Circulaire Economie 2025–2027 en sluit aan bij het regionaal omarmde Gelders Kader Toekomstbestendig Bouwen. Hiermee bouwt de gemeente aan een toekomstbestendige leefomgeving waarin klimaat, natuur, gezondheid en circulariteit evenwichtig samenkomen. In onderstaande tabel zijn de richtlijnen uitgewerkt. De tabel bestaat uit een kwalitatieve ambities en kwantitatieve richtlijnen. De kwantitatieve richtlijnen zijn indicatief en worden per ontwikkelveld (via tenders) bepaald op basis van de kwalitatieve uitgangspunten.

Figuur 93: toekomst bestendig ontwerpen
De ontwikkeling van de bebouwing gaat hand in hand met toekomstig bestendig bouwen. Gebouwen dragen bij aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en sociale interactie. Daken worden maatschappelijk benut, bijvoorbeeld voor sport, energieopwekking, waterberging, biodiversiteit, recreatie of een combinatie daarvan. Ook de gevels bieden ruimte voor vergroening. Gevelgroen wordt waar mogelijk toegepast om hittestress te beperken en ecologische waarde toe te voegen.



Figuur 94: richtlijnentabel

Thema	Kwalitatief ambitieniveau	Kwantitatief ambitieniveau	Bepalingsmethode / normkader
Circulariteit en materiaalgebruik	De Spoorzone zet in op een bouwpraktijk die zuinig omgaat met grondstoffen. Door, waar mogelijk, biobased en herbruikbare bouwmaterialen te gebruiken en gebouwen demontabel te ontwerpen, wordt de klimaat- en milieubelasting geminimaliseerd.	50 % minder primair grondstoffengebruik gecombineerd met de landelijke NABB doelen (30% biobased op basis van massa). Toepassing van materialenpaspoort en maximaal losmaakbaar ontwerp.	NTA bepalingsmethode biogrondstoffen
Energie en CO_2-reductie	De wijk heeft een laag energieverbruik en lag CO_2-footprint over de hele levenscyclus. Het principe van netbewust bouwen staat centraal, met minimale warmtevraag en slimme aansluiting op het energiesysteem.	Gebouwen met een lage warmtevraag (netto warmtevraag < 30 kWh/m^2/jaar) en minimaal aansluitvermogen (< 3x16amp). Laden EV's centraal oplossing in de mobiliteitshubs.	NTA 8800, Whole Life Cycle GWP (invoering 2026)
Klimaatadaptatie en waterbeheer	De Spoorzone wordt ingericht als een robuust en veerkrachtig stadsdeel waarin klimaat, natuur en gezondheid samenkomen. Water en bodem zijn sturend in het ontwerp: regenwater wordt lokaal vastgehouden en geïnfiltreerd, droogte wordt beperkt en de bodem blijft vitaal. Groen vervult meerdere functies: bomen, gevelgroen en daktuinen zorgen voor schaduw, verkoeling en biodiversiteit. Strategisch geplante beplanting voorkomt hittestress en vermindert de behoefte aan kunstmatige koeling. Groenblauwe structuren versterken ecologische verbindingen en bieden ruimte om te bewegen	Water en bodem sturend principe. Min. 70 mm berging per bui op eigen terrein. ≥ 40 % infiltrerend oppervlak. Max. 30 °C gevoelstemperatuur zonder actieve koeling.	Delta Plan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA), Landelijke maatlat Groen en Klimaatadaptief bouwen, FCAB-methodiek.
Natuurinclusiviteit en biodiversiteit		Minimaal 40 % groen- en blauw oppervlak binnen het gebied. ≥ 3 natuurinclusieve maatregelen per gebouw. Iedere bewoner binnen 300 m van een groene plek.	BiodiverCITY-tool, Groennorm (WUR), BOSS-principe, 3-30-300-regel.
Gezonde leefomgeving en sociale kwaliteit		Gezonde, toegankelijke wijk. Luchtkwaliteit ≤ 10 µg/m^3 fijnstof (WHO-norm). Geluid ≤ 55 dB Lden. ≥ 20 % woningen met gedeelde voorzieningen (energie, mobiliteit of ruimte).	GGD-richtlijnen Gezonde Leefomgeving, WHO-criteria lucht en geluid, GTO-methode.

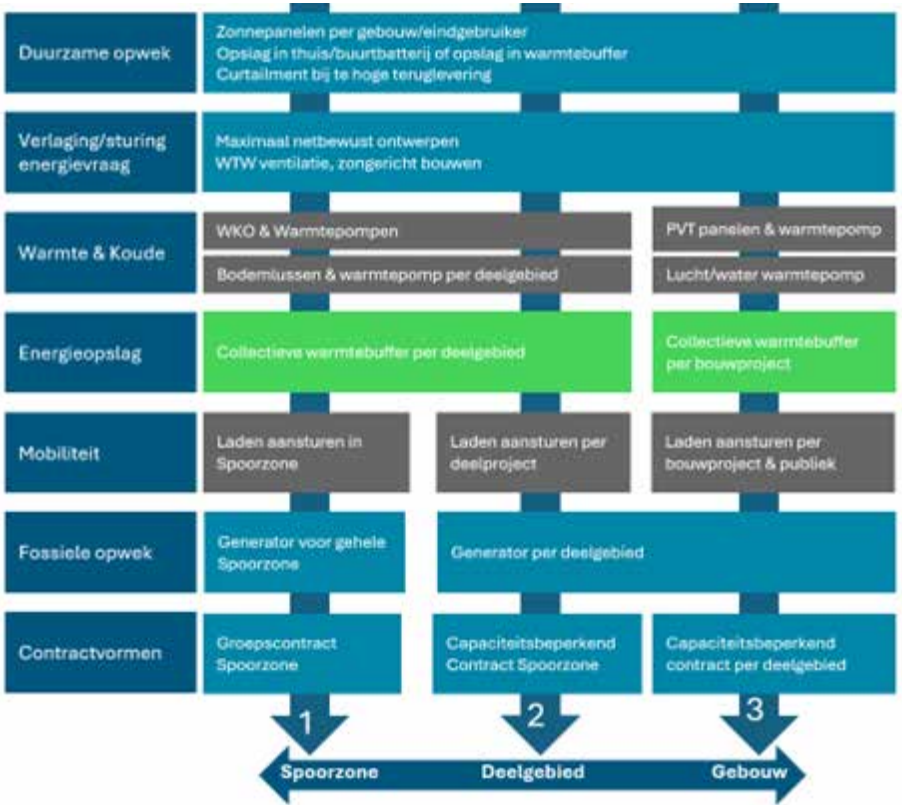
Figuur 95: netbewuste gebiedsontwikkeling

In extern onderzoek is bekeken welke kansen en risico's er zijn voor de ontwikkeling van de Spoorzone in relatie tot netcongestie en de totale energievraag. De uitkomsten zijn samengevat in een netbewust ontwikkelprincipe. Voor de nieuwbouw is elektriciteit en warmte nodig. Als alle nieuwbouw alleen met warmtepompen wordt gerealiseerd, is in een worst case scenario ongeveer 9,1 MW vermogen nodig.
Door netcongestie levert dat problemen op. De bouw van de woningen en voorzieningen kan hierdoor vertragen of niet doorgaan. Daarom gaan we in de Spoorzone uit van het principe van netbewust ontwikkelen.
Dit betekent dat we inzetten op energieconcepten met een zo laag mogelijke capaciteitsvraag. Dat kan op de verschillende manieren:

- Duurzame elektriciteitsproductie
- Algemene energievraag en sturing
- Warmte- en koudeproductie
- Energieopslag
- Mobiliteit
- Elektriciteitsproductie uit brandstoffen
- Contractuele oplossingen

Al deze energieconcepten kunnen per gebouw, per deelgebied of voor de hele Spoorzone worden toegepast. In figuren 96 en 97 zijn de denkbare concrete maatregelen weergeven. Per maatregel is een (indicatieve) reductiepercentage opgenomen ten opzichte van het worst case scenario. Per ontwikkelveld en/of ontwikkelveld dagen wij marktpartijen uit om reducerende maatregelen te nemen. Hierdoor kunnen ontwikkeling sneller gerealiseerd worden.

Figuur 96: maatregelen en instrumenten netbewust bouwen

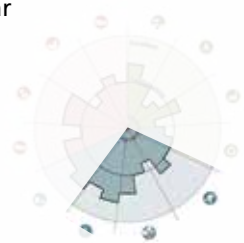


Figuur 97: maatregelen en indicatie reductie

Blok	Optie	Afwegingen	Reductie net piek
Warmte & koude	WKO, aquathermie & warmtepomp	+ Zelfvoorzienend, lage netbelasting. − WKO is zeer beperkt inpasbaar.	5%
	Bodemlus & warmtepomp	+ Efficiënt, lage netbelasting − Duur, beperkt inpasbaar	3%
	Lucht/water warmtepomp	+ Goedkoop, eenvoudig − Hoogste netbelasting	-
	PVT & warmtepomp	+ Eenvoudig in opzet − Duur, heeft opslag nodig	3%
	Restwarmte Intersnack	+ Kosten-efficiënt voor grote hoeveelheden warmte − Onzekerheid toekomst	> 5%
Opslag	Warmtebuffering	+ Kosten-efficiënt, reduceren piek vermogen − (openbare)ruimtegebruik	15%
Mobiliteit	Aansturen laden	+ Kosten-efficiënt, reduceren piek vermogen − Organisatorisch	8%

3.1.4 Richtlijnen menselijke mobiliteit

De ambities van de bouwsteen “menselijke mobilteit” zijn in deze paragraaf, waar mogelijk, vertaald naar concrete richtlijnen.



Figuur 98: samenvatting ambities menselijke mobiliteit:
De Spoorzone wordt een levendige, mensgerichte stadswijk waarin lopen, fietsen en openbaar vervoer centraal staan. Auto’s krijgen minder ruimte en langzaam verkeer krijgt voorrang (STOMP-principe).
Er komt een fijnmazig netwerk van veilige en comfortabele voet- en fietspaden, verbonden met pleinen, wandelroutes en de binnenstad. Een nieuwe verbinding over de Oude IJssel en ongelijkvloerse kruisingen verbeteren de doorstroming en veiligheid. De stationsknoop wordt het kloppende hart van de Spoorzone. Het busstation wordt heringericht en draait richting een nieuwe mobiliteitshub. Aan beide zijden van het station komen ontmoetingspleinen, toegankelijke tunnels en veilige oversteekpunten voor voetgangers en fietsers. Er komen grote fietsenstallingen, Kiss & Ride-voorzieningen en een mobiliteitshub voor circa 500 bezoekers, zodat mensen makkelijk kunnen overstappen tussen trein, bus, fiets en auto. Autoverkeer en logistiek volgen gescheiden hoofdroutes rondom de wijk. Buurthubs bieden parkeerplaatsen voor bewoners en werkfuncties, waardoor straatbeelden groen en uitnodigend blijven.















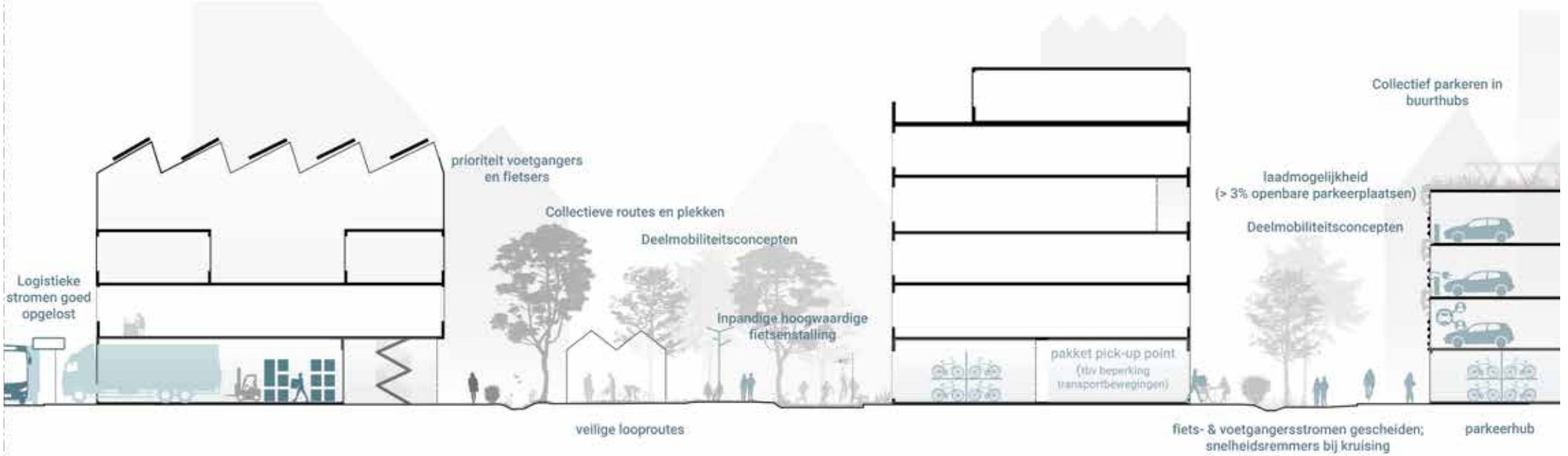








Figuur 99: richtlijnen menselijke mobiliteit



1 Mens als startpunt

- Fijnmazig netwerk van straten, pleinen en binnenruimtes als basis voor de wijk.
- Openbare ruimte stimuleert lopen, ontmoeten en verblijven.
- Voorrang voor voetgangers en fietsers, met de auto als ondergeschikte gebruiker.
- STOMP-principe als leidraad.
- Logisch en comfortabel ingerichte fiets- en wandelroutes, veilig en prettig in gebruik.
- Verbindingen lopen langs belangrijke plekken, zoals pleinen en voorzieningen, en versterken de sociale dynamiek.
- Aandacht voor beleving en verblijfskwaliteit in het ontwerp van straten en routes.

2 Optimaal mobiliteitsknooppunt

- Trein, fiets, auto en lopen sluiten naadloos op elkaar aan.
- De fiets-treinverbinding speelt een centrale rol in het netwerk.
- Veilige, brede en overzichtelijke fietsroutes vormen de ruggengraat.
- Nieuwe verbindingen over de Oude IJssel verbinden buurten met de Spoorzone.
- Ongelijkvloerse kruisingen bij station en andere punten vergroten veiligheid.
- Logistiek verkeer en langzaam verkeer worden zoveel mogelijk gescheiden.
- Alle routes worden inclusief en toegankelijk ontworpen, met aandacht voor mindervaliden.

3 Slimme logistiek en autostructuur

- De Spoorzone wordt een autoluwe wijk met ruime ruimte voor fietsers en voetgangers.
- Balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid is leidend.
- Autoverkeer en vrachtverkeer worden via gescheiden hoofdroutes en een ringstructuur geleid.
- ‘Inprikkers’ verbinden de ringstructuur met de wijk voor efficiënte toegang.
- Binnen de ring geldt 30 km/h tenzij onderdeel van hoofdstructuur.
- Zuidzijde station wordt een mobiliteitshub met parkeerfaciliteiten voor bezoekers.
- Buurtparkeerhubs bieden parkeren voor bewoners en werknemers.

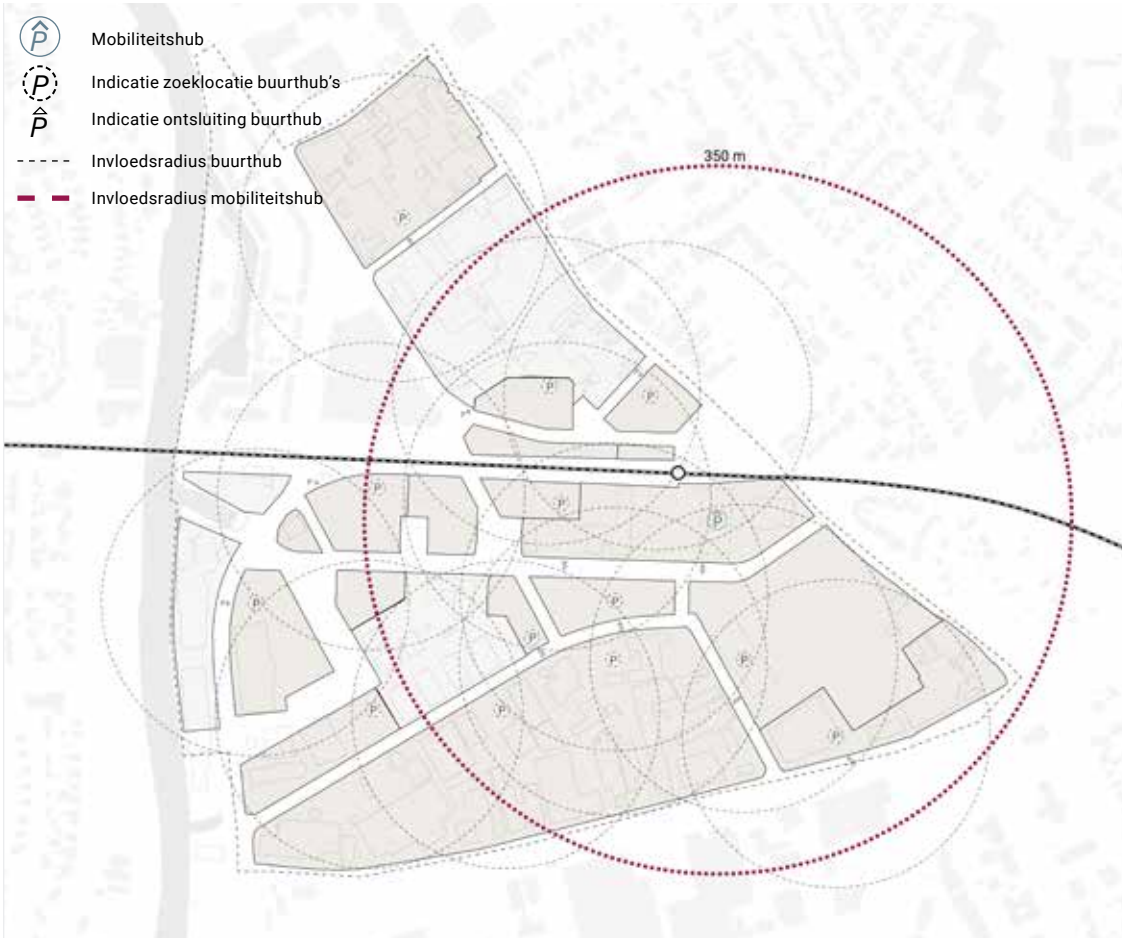
4 Station als herkenbaar visitekaartje

- Station Doetinchem vormt het herkenbare visitekaartje en kloppend hart van de Spoorzone.
- Ruimte voor wonen, werken, leren, commercie en culturele functies versterkt de stedelijke dynamiek.
- Kunst, groen en zitplekken maken het station een inspirerende ontmoetingsplek.
- Busstation wordt heringericht en geïntegreerd in een robuuste mobiliteitshub.
- Voetgangerstunnel verbindt noord- en zuidzijde veilig, overzichtelijk en sociaal veilig.
- Mobiliteitshub biedt circa 500 bezoekersplaatsen. Exacte omvang wordt nader onderzocht.

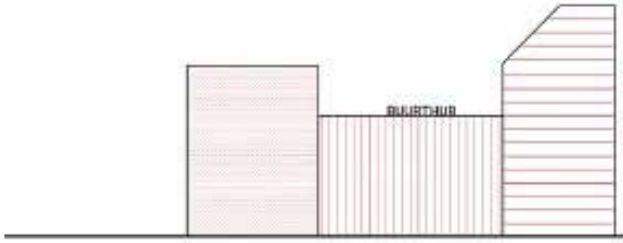
Figuur 100: STOMP als basis voor parkeernormen
In de Spoorzone staat het STOMP-principe centraal. In de openbare ruimte geven we daarom prioriteit aan de voetganger en fietser en minder aan de (geparkeerde) auto. In de Spoorzone zetten we in op een parkeernorm die beter past bij het leefbare karakter van de wijk. We hanteren de volgende richtlijnen;

- Parkeren voor bewoners en voorzieningen wordt zoveel mogelijk per ontwikkelveld opgelost. Het is ook mogelijk om het parkeren van meerdere ontwikkelvelden te combineren in 1 buurtparkeerhub. Er moet dan wel voldoende zekerheid zijn over de uitvoering van de combineerde ontwikkelvelden. We hanteren een maximale loopafstand van 300 meter. Per situatie worden er afspraken met de gemeente gemaakt.
- Buurtparkeerhubs worden mee-ontworpen met de samengestelde Doetinchemse stadsblokken. Waar mogelijke krijgen ze een aantrekkelijke plint met functies. Halfverdiept parkeren en/of parkeren op maaiveld onder een sedumdak is ook mogelijk, zolang dit kwalitatief voldoende ingepast kan worden.
- Voor woningen gaan we uit van een parkeernorm van 1,1 parkeerplek per woning, inclusief visite.
- Differentiatie per woningtype is mogelijkheid, zolang de gemiddelde parkeernorm maar 1,1 parkeerplek per woning blijft.
- Ontwikkelvelden die binnen een loopafstand van 300 meter liggen van de mobiliteitshub, kunnen het bezoekersparkeren (0,1 per woning) tegen vergoeding afkopen en parkeren in de mobiliteitshub. Per initiatief en per ontwikkelveld wordt dit beoordeeld.
- Voor niet-wonenfuncties gelden de bestaande parkeernormen van Doetinchem. Hierbij wordt gewerkt met parkeerrechten in plaats van vaste parkeerplaatsen, zodat dubbelgebruik mogelijk is. De mate van dubbelgebruik kan variëren van 15 tot 30%. Hier kan sprake van zijn als wonen en voorzieningen gezamelijk gebruik maakt van een buurtparkeerhub. De mate van dubbelgebruik is afhankelijk van de ligging van het ontwikkelveld en de mate van functiemenging. Het uiteindelijk percentage dubbelgebruik moet per ontwikkelveld zorgvuldig onderbouwd worden door de initiatiefnemer.
- De hele Spoorzone wordt op termijn een gereguleerd gebied. Daarbij letten we op eventuele parkeeroverlast in omliggende wijken.
- Voor fietsparkeren sluiten we aan op de fietsparkeernormen uit de gemeentelijke Nota Parkeernormen. Dit wordt per ontwikkelveld opgelost.
- In de openbare ruimte komen voldoende laad- en losplekken, mindervalide parkeerplaatsen en fietsparkeren voor bezoekers.

Figuur 101: parkeren en indicatie loopafstanden



Figuur 102: richtlijnen inpassing parkeren



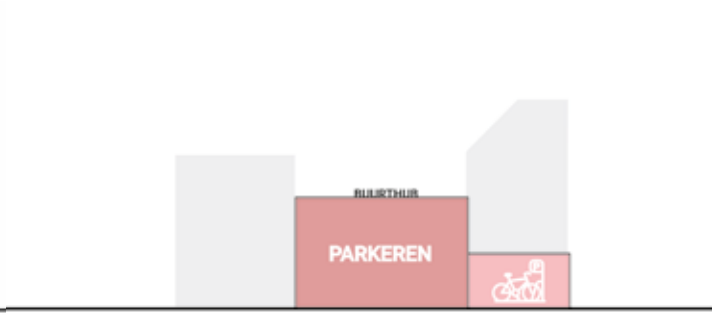
Principe mee ontworpen buurtparkeerhub



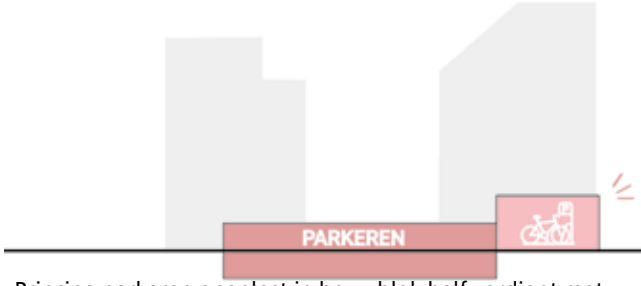
Actieve plinten en functies op begane grond buurtparkeerhub



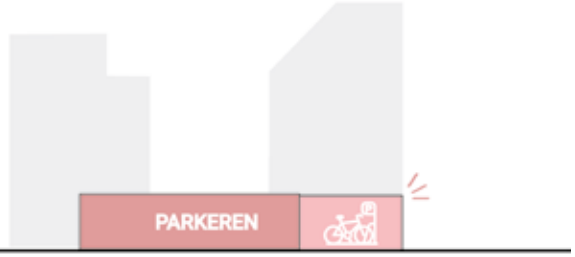
Principe parkeren opgelost in bouwblok buurtparkeerhub - los van het bouwblok



Principe parkeren opgelost in bouwblok buurtparkeerhub onderdeel van het bouwblok



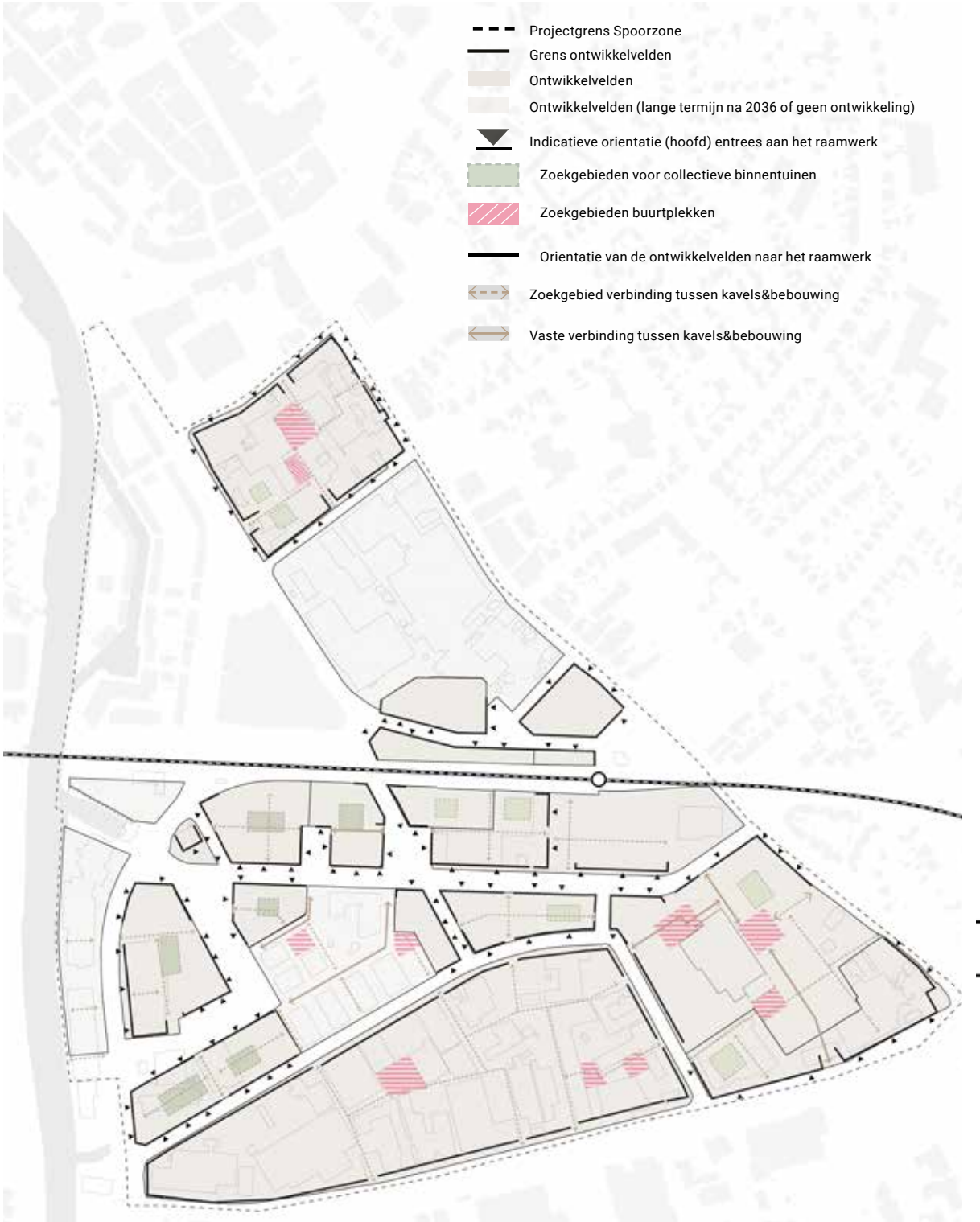
Principe parkeren opgelost in bouwblok half verdiept met sedumdak



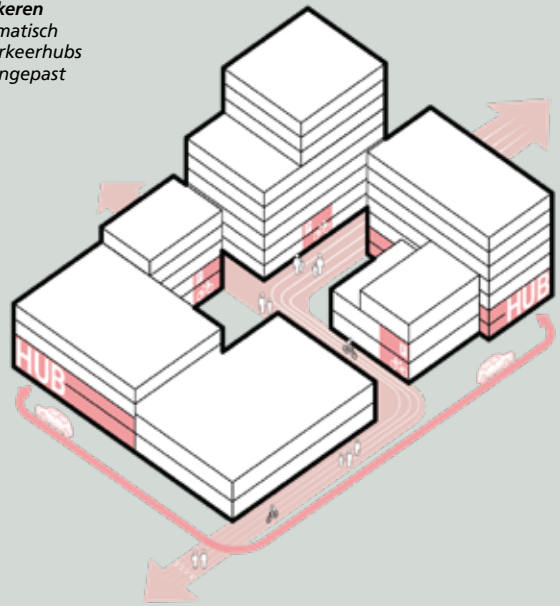
Principe parkeren opgelost in bouwblok op maaiveld met sedumdak

Figuur 103: routes en verblijven voor voetganger en fietsers
Een goed verbonden netwerk voor voetgangers en fietsers is onmisbaar.
De belangrijkste routes staan in figuur 104. Daarin is te zien hoe de (openbare) routes aansluiten op de ontwikkelvelden. De ontwikkelvelden volgen het stedenbouwkundig raamwerk: gebouwen en hoofdentrees richten zich op de hoofdstructuren. Entrees aan de binnenzijde van de ontwikkelvelden zijn mogelijk, zolang ze deel uitmaken van een helder en toegankelijk netwerk.
De straatwand wordt op strategische plekken bewust onderbroken met verbindingen tussen ontwikkelvelden en bouwblokken.
Deze gezamenlijke binnenterreinen. Binnen de bouwblokken ontstaan gezamenlijke binnentuinen, buurtplekken en informele ontmoetingsruimtes.
Op strategische plekken komen groene hoven, tuinen of pleinen voor ontmoeting, spelen of gezamenlijke functies.
Zo ontstaat een gelaagde opbouw van ruimtes: van openbaar, naar gedeeld, naar privé, en van spontane ontmoetingen op straat tot informeel contact bij de voordeur.

Figuur 104: routes en overgangen



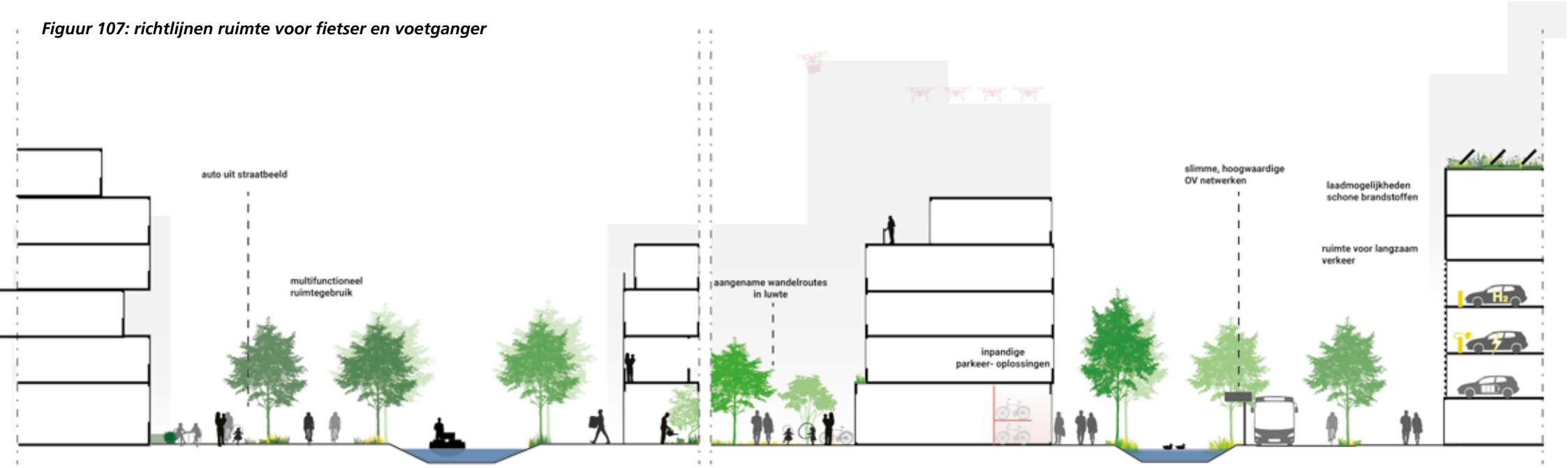
Figuur 105: principe routes en parkeren
In het voorbeeld hiernaast is schematisch weergegeven hoe routes, buurtparkeerhubs en fietsroutes op logische manier ingepast kunnen worden in het stadsblok

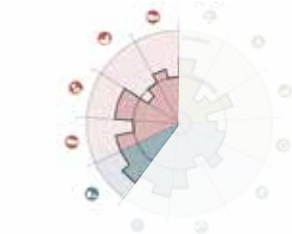


Figuur 106: sfeerbeeld mobiliteit



Figuur 107: richtlijnen ruimte voor fietser en voetganger





samenvatting ambities Doetinchemse stedelijkheid:
De Spoorzone wordt een bruisende stedelijke wijk die ook gemoedelijk en groen blijft. Mensen kunnen er veilig lopen en fietsen, elkaar ontmoeten en prettig wonen. Het station wordt een modern knooppunt met ruime fietsenstallingen, Kiss & Ride en busfaciliteiten, zodat iedereen makkelijk kan overstappen.
De openbare ruimte is aantrekkelijk en verbonden, met pleinen, veel groen, binnentuinen, wandelroutes, kunst en speelvoorzieningen waar mensen kunnen verblijven en elkaar ontmoeten. Stadsblokken variëren in hoogte van 3 tot 8 bouwlagen, met veel afwisseling tussen de blokken. Strategische gebouwen kunnen hoger zijn, tot 12 lagen, als herkenningspunt. Deze variatie zorgt voor een stedelijke mix van wonen, werken, leren en voorzieningen, passend bij de schaal van Doetinchem. Binnen de blokken is ruimte voor verschillende woningen, van studentenwoningen en startersappartementen tot gezinswoningen en woningen voor ouderen. Werkruimtes, kantoren en innovatieve broedplaatsen worden afgewisseld met wonen en voorzieningen, zodat bedrijvigheid en wonen elkaar versterken. Zo ontstaat een veilige, groene en aantrekkelijke stedelijke wijk waar iedereen zich thuis voelt.

















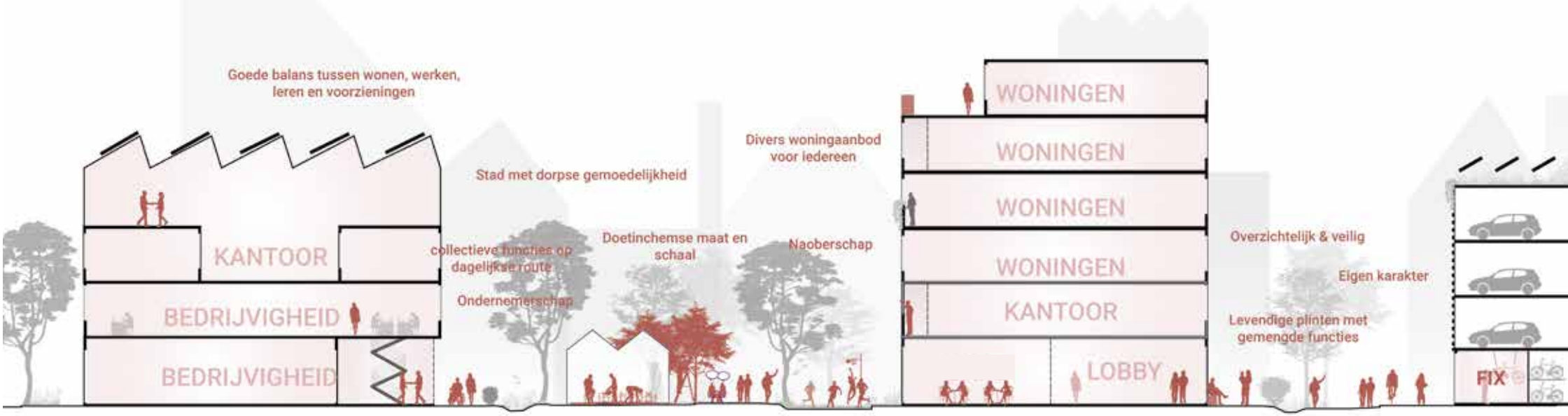








Figuur 108: richtlijnen Doetinchemse stedelijkheid



1 Aantrekkelijk en verbonden openbare ruimte*

- De Spoorzone krijgt een aantrekkelijke en overzichtelijke openbare ruimte.
- Straten, lanen, dwarsstraten en paden vormen een duidelijk netwerk voor lopen en fietsen.
- Er komen pleinen, parken, binnentuinen en buurtplekken met eigen karakter.
- Kleinere buurtplekken stimuleren ontmoeting en verblijf voor iedereen.
- Kunst en speelvoorzieningen maken de ruimte aantrekkelijk en versterken de identiteit.
- Straatmeubilair en bestrating zijn duurzaam, natuurlijk en circulair.
- De combinatie van bebouwing, kunst en groen maakt de Spoorzone herkenbaar en uitnodigend.

2 Doetinchemse schaal en maat

- De Spoorzone krijgt een schaal en maat die past bij Doetinchem.
- Afwisselend en aantrekkelijk straatbeeld waarbij er gewerkt wordt met samengestelde stadsblokken.
- Afwisseling in bouwhoogte en afwisseling in functies (tot en met 8 bouwlagen).
- Strategische locaties krijgen hoogteaccenten tot maximaal 12 lagen als herkenningspunt.
- Compacte bouwvolumes laten ruimte voor groen en verblijfsplekken.
- Gezamenlijke tuinen, informele routes en groen versterken leefbaarheid en samenhang.

3 Naoberschap en sociale veiligheid

- In de Spoorzone wordt naoberschap belangrijk, waarbij mensen naar elkaar omkijken.
- Er komen woningen voor alle doelgroepen: studenten, starters, gezinnen en ouderen.
- Afwisseling in woningtypes en bijzondere woonvormen stimuleren ontmoeting en samenwerking.
- Gezamenlijke binnentuinen en wandelroutes versterken sociale contacten.
- Goede verlichting en beplanting dragen bij aan sociale veiligheid en toegankelijkheid.
- Gemeenschappelijke ‘huiskamers’ en maatschappelijke voorzieningen zorgen dat iedereen zich thuis voelt.

4 Een gemengde en ondernemende stad

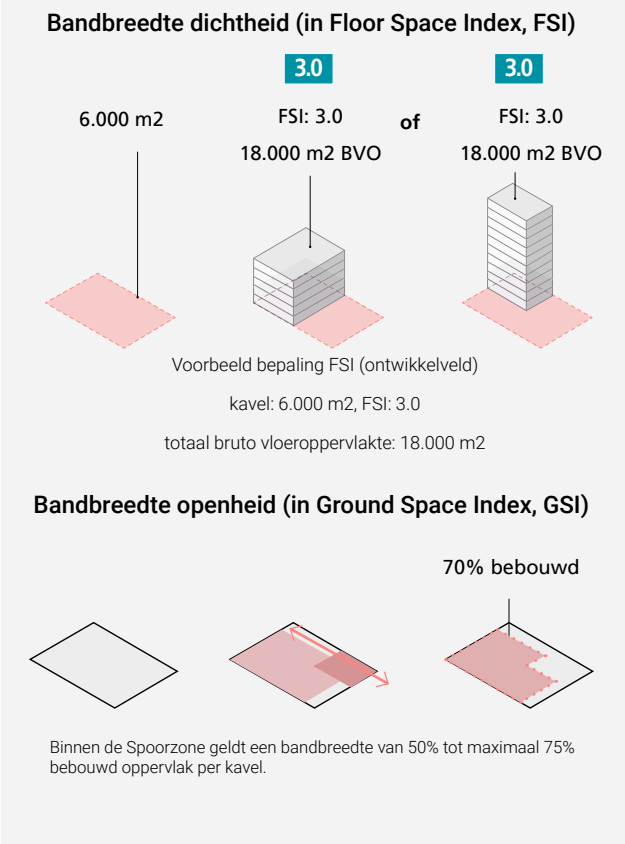
- De Spoorzone krijgt een mix van wonen, werken leren en voorzieningen.
- Rond het station komen kantoren, kleinere werkruimtes en broedplaatsen zoals makershallen.
- Wonen, werken, groen, sport en ontspanning worden afgewisseld.
- Slimme combinaties van voorzieningen besparen ruimte en maken de wijk duurzamer.
- Binnen één gebouw of stadsblok kunnen functies zoals worden gedeeld.
- De Spoorzone en binnenstad versterken elkaar; functies vullen elkaar aan en concurreren niet.
- Bedrijven krijgen een passende plek, afhankelijk van omvang en milieucategorie.

** De richtlijnen voor deze bouwsteen zijn opgenomen bij het landschappelijk raamwerk.*

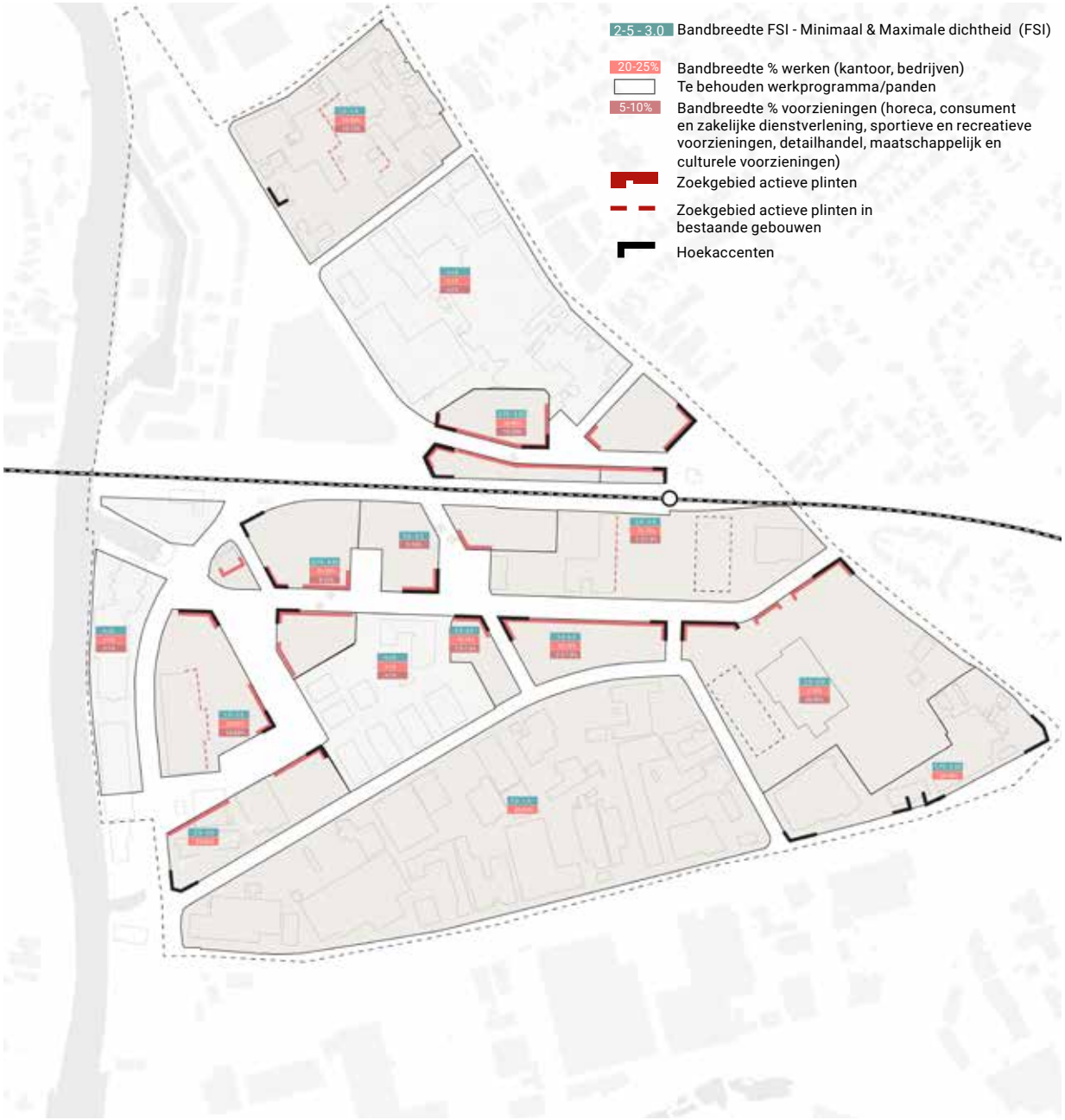
Figuur 109: dichtheid en openheid

De verhouding tussen bebouwing, hoogte en openheid is belangrijk voor een passende schaal en maat. Daarom is er per ontwikkelveld een bandbreedte voor de Floor Space Index (FSI), afgestemd op het gewenste programma en de beoogde dichtheid. Binnen deze bandbreedte moeten plannen zich verhouden tot de schaal en opbouw van het ontwikkelveld, het omliggende gebied en bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit. Naast de FSI werken we ook met een Ground Space Index (GSI). Binnen de Spoorzone geldt een bandbreedte van minimaal 50% tot maximaal 70% bebouwd oppervlak per kavel. Deze verhouding biedt voldoende flexibiliteit om een stedelijk woon-werkmilieu te realiseren en tegelijkertijd ruimte te laten voor pleinen, gezamenlijke hoven, binnentuinen en doorsteken. Samenhangende ontwikkelvelden worden als één geheel ontwikkeld, waarbij de programmatische dichtheid evenwichtig wordt verdeeld over de velden. Gebouwen sluiten qua massa, hoogte en opbouw logisch op elkaar aan en voorkomen stapeling van programma in één veld.
De grenzen en rooilijnen uit de spelregelkaart zijn leidend. Hiervan afwijken kan alleen met een duidelijke ruimtelijke en functionele onderbouwing.

Figuur 110: wijze van rekenen van de dichtheid



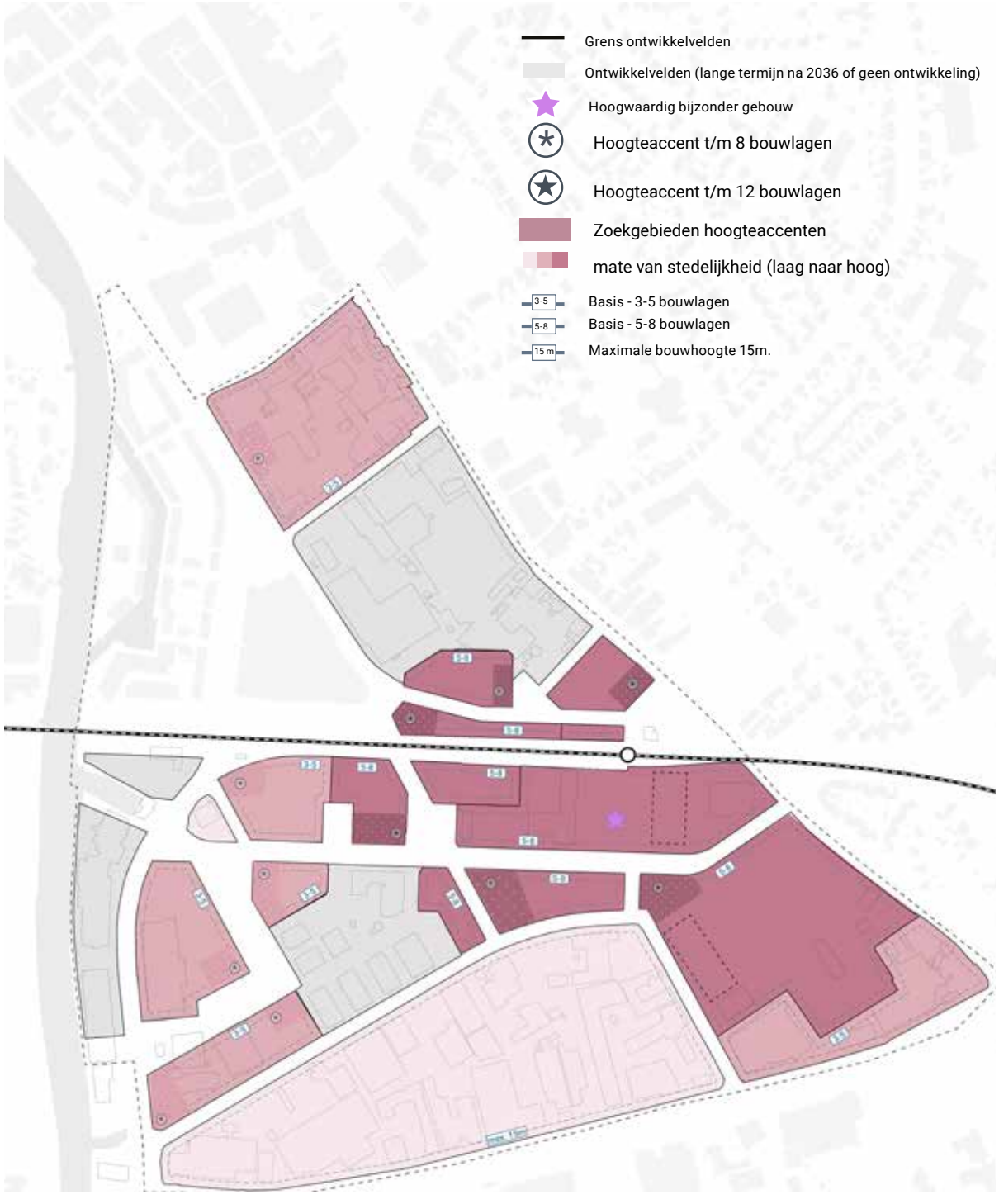
Figuur 111: kaart dichtheid en openheid



Figuur 112: richtlijnen bouwhoogtes

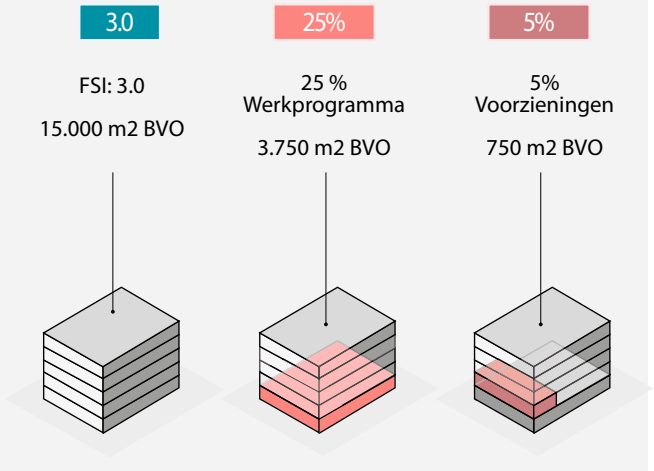
De hoogteopbouw in de Spoorzone sluit zorgvuldig aan op de schaal van Doetinchem en draagt bij aan een gevarieerd en herkenbaar stadsbeeld. Elk ontwikkelveld kent een opbouw uit drie lagen: een plintlaag, een stedelijke middenlaag en, waar passend, één of meerdere hoogteaccenten of een kroon. De bouwhoogte varieert per karaktergebied tussen 3 en 8 lagen met een vergelijkbare maatvoering, zodat er een rustig en evenwichtige stadsbeeld ontstaat.
Hoogteaccenten tot en met 12 bouwlagen zijn mogelijk op markante plekken, zoals het stationsplein of langs de Spoorzijde. Deze worden zorgvuldig gepositioneerd, met oog voor samenhang met omliggende bebouwing, bezonning en de opbouw van het gebied als geheel. Op de kaart hiernaast zijn de beoogde maximaal bouwhoogtes weergegeven. Dit zijn de maximale hoogtes, waarbij per ontwikkelveld afgewogen moet gaan worden wat de daadwerkelijke hoogtes kunnen zijn. Samenhang met de andere ontwikkelprincipes is hierbij essentieel, om kwalitatief goede plannen te realiseren.

Figuur 113: richtlijnen bouwhoogtes



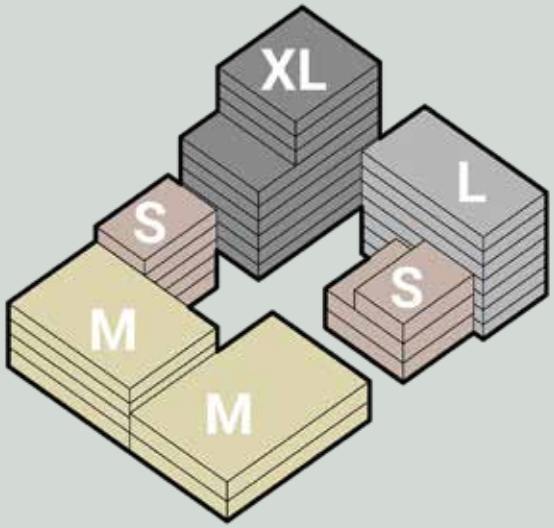
Figuur 114: wijze van meten van het werkprogramma

Het programma wordt berekend over het totaal BVO minus parkeren. Rekenvoorbeeld: BVO is 18.000 m2 waarvan 3.000 m2 parkeren. Van de overige 15.000 m2 moet minimaal 25% werken en 5-10% voorzieningen zijn. De bandbreedte percentages zijn leidend. Een plan wordt altijd getoetst op stedelijke kwaliteit. Wanneer hoogwaardige voorzieningen als werkprogramma worden gerealiseerd, kan eventueel worden van het minimale percentage. We wegen dit per ontwikkelveld. Aantoonbare innovatieve voorzieningen kunnen voor nader te bepalen deel worden toegerekend aan het werkprogramma (max 5%). Dit geldt niet voor een gemakswinkel, standaard verblijfsaccommodatie, standaard detailhandel of horeca.

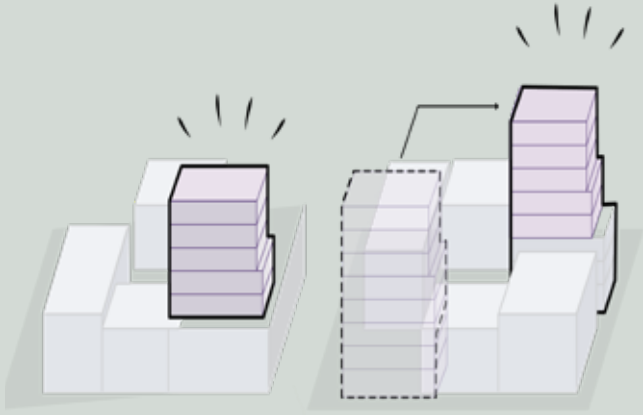


Figuur 115: principes schaal en maat

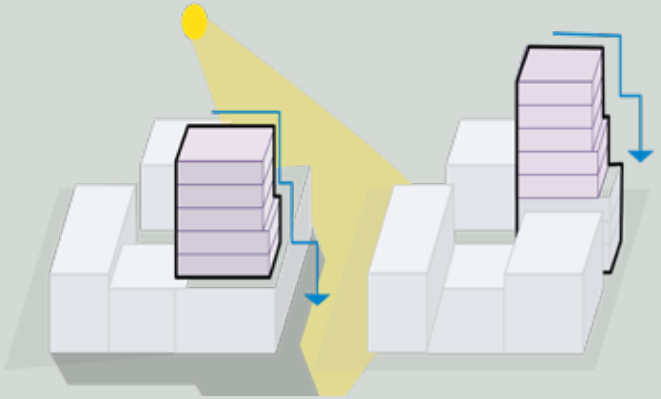
Korrelopbouw
Binnen de ontwikkelvelden, kavels en bouwblokken komen verschillende gebouw typen die hun eigen uitstraling en architectuur hebben, met goed afleesbare verschillen in hoogte, gevelindeling, materiaal en kleur passend bij de Spoorzone en bij de stad Doetinchem.



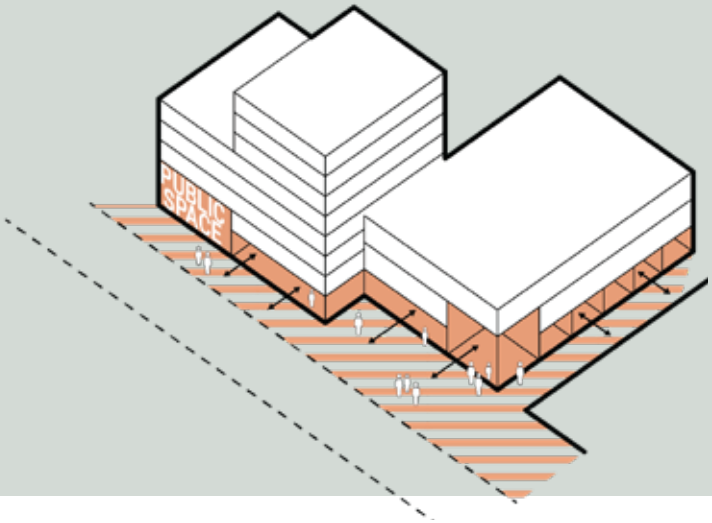
Hoogbouw ten opzichte van elkaar
Samengestelde bouwblokken met (middel)hoogbouw worden dusdanig geconfigureerd, dat mogelijke negatieve effecten van (middel)hoogbouw op de omgeving zoveel mogelijk vermeden worden en dat daar een positieve bijdrage aan de diverse beleidsdoelstellen (milieu, groen, duurzaamheid, leefbaarheid, etc) tegenover staat. Daarbij kan een setback van minimaal 5 meter vanaf de rooilijn worden toegepast. Het hoogteaccent domineert daarmee niet het straatbeeld. Enkele hoger opgetilde volumes met appartementen maken ruimte voor lagere, grondgebonden woningen elders, wat zorgt voor variatie, luchtigheid en ontspannen stedelijkheid.



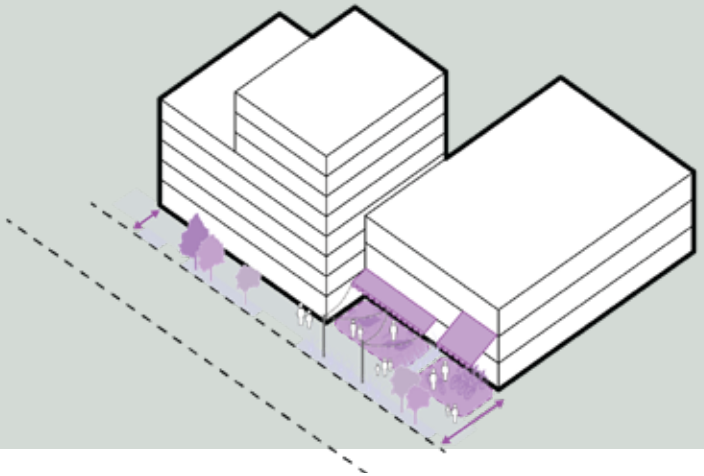
Bezonning en wind
Windhinder is veelal een effect wat gereduceerd kan worden door in de massaopbouw met setbacks te werken. Tevens bieden de setbacks ruimte voor dakterrassen en groen, wat het woon- en leefklimaat ten goede komt. Er kan afgeweken worden van setbacks, wanneer er bijgedragen wordt aan een aangenaam verblijfsklimaat, een gevarieerd straatbeeld met menselijke maat en schaal en goede buitenruimten bij de woningen. De effecten van schaduw worden vanaf eerste massastudie meegenomen door een HER (Hoogbouw Effect Rapportage) uit te voeren.



Plinten en parkeren
De panden grenzen direct aan de openbare ruimte. Parkeren is in de plinten aan de openbare ruimte niet zichtbaar en wordt zoveel mogelijk ingepakt door programma. Parkeren aan de gevel wordt zorgvuldig ingepast en vormgegeven.
Plinten (voor nieuwbouw) zijn minimaal 4 meter hoog en flexibel. In de plint bevindt zich een gezonde afwisseling van kleinschalige units (bijv. woningen, werklocaties of bijzonder programma) met grotere units in de plint.



Rooilijn en straatprofiel
De rooilijn in de Spoorzone wordt flexibel ingezet om een levendig en samenhangend straatprofiel te creëren. Gebouwen staan met de voeten op de grond en vormen een duidelijke straatwand met een zorgvuldige overgang tussen openbaar en privé. Entrees zijn herkenbaar en verbijzonderd, terwijl openingen in de bebouwing publieke dwarsverbindingen mogelijk maken en de doorwaadbaarheid van het gebied versterken. Per ontwikkelveld geldt een hoofdlijn voor de rooilijn, waarin beperkte variatie mogelijk is als dit de ruimtelijke kwaliteit versterkt. Afwijkingen tot de uiterste rooilijn zijn toegestaan wanneer deze goed functioneren op straatniveau en passen bij het plintprogramma, de bebouwingshoogte en het straatprofiel.



Figuur 116: sfeerbeelden Spoorzone

















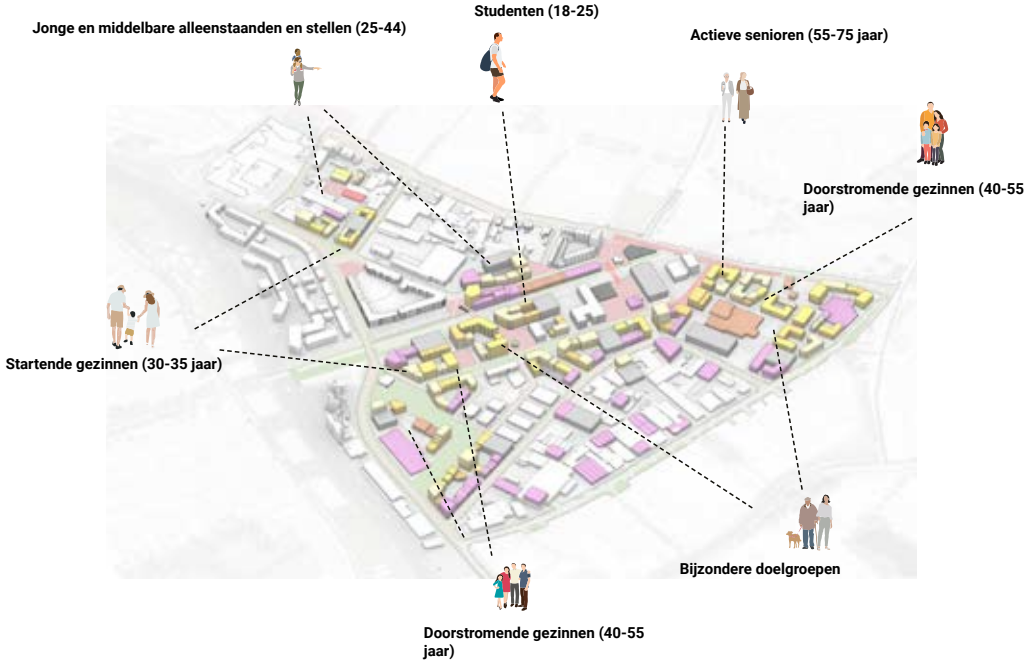
Figuur 117: doelgroepen Spoorzone
Voor de Spoorzone Doetinchem geldt als uitgangspunt een evenwichtige verdeling van het woningaanbod, conform het gemeentelijk woonbeleid (prijsgrenzen 2026*):

- 28% sociale huur tot € 932,93, eventueel te vervangen door goedkope koopwoningen tot € 269.000;
- 8% middenhuur tot € 1.228,07 (=186 WWS-punten), eventueel te vervangen door betaalbare koopwoningen (categorie 1) tot € 306.000;
- 14% betaalbare koopwoningen (categorie 1) tot € 306.000, eventueel te vervangen door middenhuurwoningen (tot € 1.228,07);
- 17% betaalbare koopwoningen (categorie 2) tot € 384.000, eventueel te vervangen door middenhuurwoningen (tot € 1.228,07);
- 33% dure koopwoningen (boven € 384.000) of dure huur (boven € 1.228,07).

Deze verdeling geldt voor de hele Spoorzone en vormt het uitgangspunt voor alle deelgebieden. In principe wordt deze verdeling per ontwikkelveld toegepast.
Verschillende invullingen per ontwikkelveld is mogelijk, zolang duidelijk is dat het totale gewenste programma wel gerealiseerd wordt. Zo kan de woningcorporatie in een bepaald deelgebied bijvoorbeeld meer woningen afnemen, omdat dit beter past qua vormgeving en de te realiseren gebouwen, en in een ander deelgebied minder woningen toevoegen.

De Spoorzone moet een woonplek voor iedereen worden. Of je nu op zoek bent naar je eerste woning, een groter huis voor je gezin of een levensloopbestendige woning.
Een toegankelijke en gemengde wijk waar iedereen zich welkom voelt, ongeacht leeftijd, achtergrond of situatie.
De ligging vlakbij het station, voorzieningen als een supermarkt en een beperkte afstand naar de stad maakt dit zeer geschikt. Het gaat dan om een appartementencomplex met ontmoetingsruimte voor senioren in het sociale huursegment. Differentiatie in woningtypes en doelgroepen wordt actief gestimuleerd. In de karaktergebieden buiten het Stationskwartier, zoals de Oude IJsseloevers en het gebied Ambachtelijke Stedelijkheid, ligt de nadruk op grotere woningen voor starters, werkenden, jonge gezinnen en andere huishoudens.
Hier is vooral ruimte voor middeldure huur en betaalbare koop in de vrije sector.
Binnen bouwblokken wordt gestreefd naar variatie in woningtypen, groottes en woonvormen binnen één blok. In het karaktergebied Werken en Leren geldt een ander woonprofiel.
Hier komt geen regulier wonen, maar is ruim te voor specifieke woonvormen die direct verbonden zijn aan werk of studie, zoals short-stay of werkgerelateerd wonen.

Figuur 118: schematisch weergave ruimte voor doelgroepen



Indeling woonbeleid en prijzen zijn op basis prijspeil 2026.

Figuur 119: sfeerbeelden wonen Spoorzone



















STARTERS | STUDENTEN | JONGE GEZINNEN | DOORSTROMENDE GEZINNEN | SENIOREN

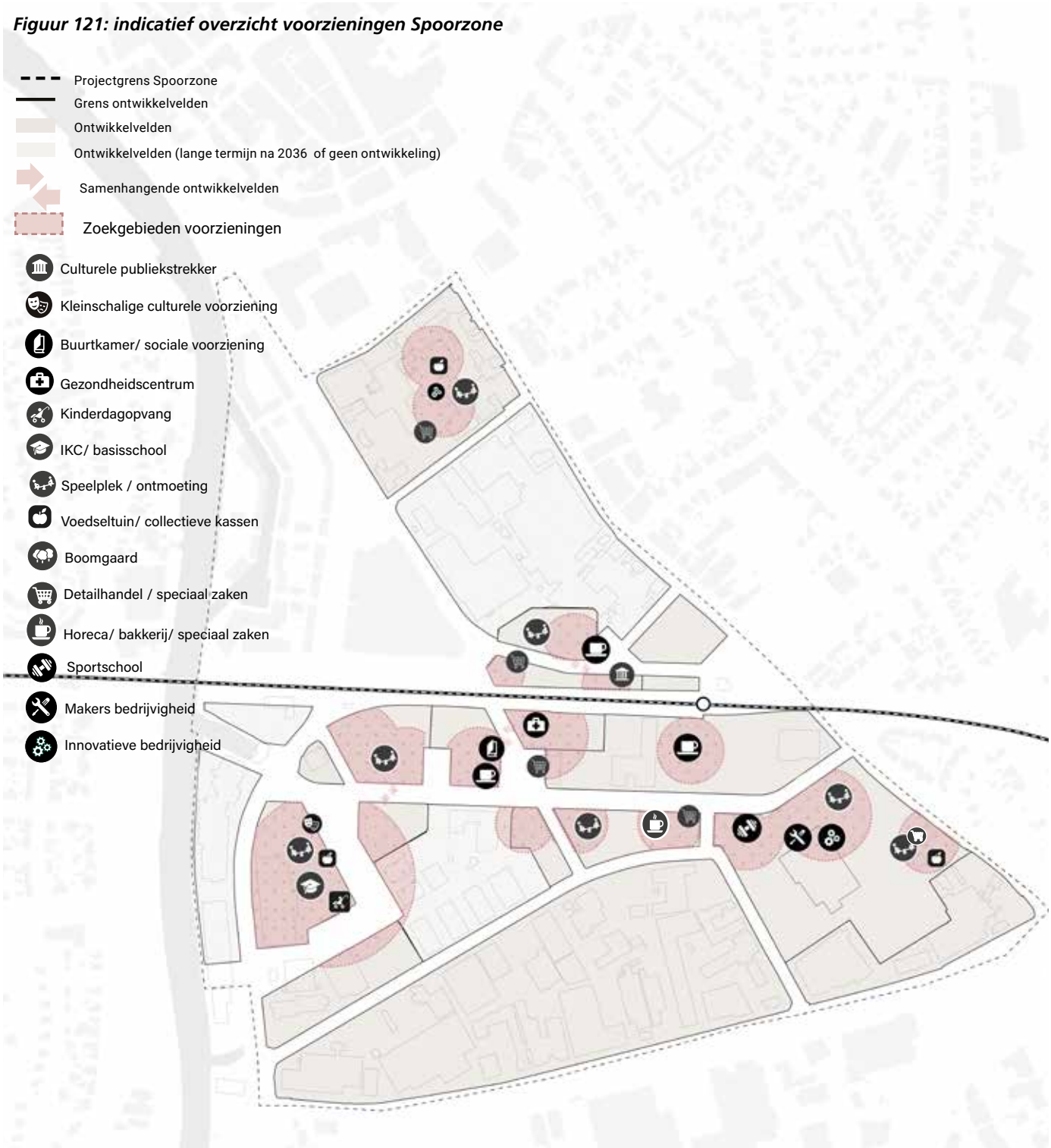
Figuur 120: voorzieningen Spoorzone
Voorzieningen zijn een onmisbaar onderdeel van de Spoorzone en dragen bij aan een levendig, gemengd en sociaal verbonden stadsdeel. Er is ruimte voor maatschappelijke, culturele en kleinschalige commerciële functies, zorgvuldig ingepast in de stedenbouwkundige structuur. Het programma is aanvullend op de binnenstad en mag daar niet mee concurreren. Voorzieningen in de Spoorzone richten zich op de dagelijkse behoeften van bewoners, gebruikers en bezoekers van het gebied. Voorzieningen worden bij voorkeur opgenomen in actieve plinten, met directe relatie tot de straat. Functiemenging wordt gestimuleerd, zolang deze ruimtelijk en programmatisch goed inpasbaar is. Tijdelijke initiatieven kunnen als aanjager van levendigheid worden ingezet, zolang ze het totaalbeeld van de Spoorzone ondersteunen en niet concurreren met het centrumaanbod van Doetinchem. De symbolen op de kaart geven een indicatie van de mogelijkheden. In de spelregelkaart (figuur 74) is per ontwikkelveld een bandbreedte opgenomen voor voorzieningen.

Maatschappelijke voorzieningen
Voorzieningen als kinderopvang, zorg, onderwijs en welzijn worden geplaatst op goed bereikbare plekken, zoals aan pleinen of hoofdstructuren. Kleinschaligheid, multifunctioneel gebruik en nabijheid tot de woonomgeving worden gestimuleerd. Er is in ieder geval rekening gehouden met de toevoeging van onderwijs en een gezondheidscentrum in de Spoorzone.

Culturele voorzieningen
Kunst en cultuur spelen een belangrijke rol in het versterken van identiteit en sociale samenhang. De Spoorzone biedt ruimte voor culturele werkplaatsen, broedplaatsen of kleinschalige podia op plekken met dynamiek, bijvoorbeeld in combinatie met horeca of maakfuncties. Tijdelijke en experimentele initiatieven zijn welkom, zolang ze goed passen in het gebiedsprofiel. Aan de noordkant van station is ruimte gereserveerd voor (culturele) publiekstrekker.
De haalbaarheid en wenselijkheid moeten nog verder onderzocht worden.

Commerciële voorzieningen
Horeca, winkels en dienstverlening worden geplaatst op strategische locaties, zoals langs looproutes of in de buurt van het ov-knooppunt. Het gaat om kleinschalige, lokaal verankerde functies die bijdragen aan de dagelijkse levendigheid van het gebied. Grootschalige detailhandel is in beginsel uitgesloten, om de positie van de binnenstad te behouden en te versterken.
Er wordt nog nader onderzoek gedaan naar supermarkten in Doetinchem. Dit uitkomsten hiervan kunnen hierin verandering brengen.

Figuur 121: indicatief overzicht voorzieningen Spoorzone



(vervolg) voorzieningen Spoorzone: commerciële functies en relatie met de binnenstad
Om een levendige stadswijk te realiseren is ruimte voor commerciële functies zoals horeca, (kleinschalige) detailhandel en dienstverlening, met name in de plinten van gebouwen en rondom het station. De binnenstad blijft het primaire centrumgebied voor detailhandel en publieksgerichte voorzieningen. Commerciële functies in de Spoorzone zijn daarom in beginsel kleinschalig, gebiedsgericht en ondersteunend aan het wonen, werken en verblijven in het gebied, waaronder ook reizigers van het station. Grootschalige detailhandel en functies die primair zijn gericht op een regionaal verzorgingsgebied zijn in de Spoorzone in beginsel minder passend. Wel kan de Spoorzone ruimte bieden aan functies die vanwege hun schaal, flexibiliteit of ruimtelijke inpassing minder goed passen in de historische binnenstad, maar juist in een stationsomgeving tot hun recht komen. Bij de uitwerking van ontwikkelvelden wordt per locatie afgewogen welke commerciële functies passend zijn. Daarbij wordt gekeken naar de bijdrage aan levendigheid in het gebied, de ligging ten opzichte van het station en de relatie met het functioneren van de binnenstad.

Figuur 122: sfeerbeelden voorzieningen Spoorzone













Maatschappelijk | Commercie | Cultuur

Figuur 123: werken in de Spoorzone

In de Spoorzone van Doetinchem is ruimte voor diverse vormen van werkgelegenheid, passend bij het gemengde, stedelijke karakter van het gebied. Werken krijgt een plek in verschillende deelgebieden, elk met een eigen sfeer, schaal en functie. Zo zijn er zoekgebieden aangewezen voor ambachtelijke en creatieve maakbedrijven, voor kleinschalige kantoren en stedelijke dienstverlening en voor kennisintensieve en maatschappelijke functies. De mate van menging is afhankelijk van de milieucategorie en de ruimtelijke inpassing per locatie. Deze indeling sluit aan bij de aanbevelingen uit het rapport "Verdieping economisch programma Spoorzone Doetinchem" (BCI/Buck, juli 2025), waarin verschillende werksegmenten worden onderscheiden die passen bij de Spoorzone. Bij functiemenging geldt als uitgangspunt dat bestaande bedrijvigheid maatgevend is. Nieuwe gevoelige functies worden zodanig ingepast dat zij geen beperkingen opleggen aan deze bedrijvigheid. In het Stationskwartier, de Ambachtelijke Stedelijkheid en de Oude IJsseloevers is ruimte voor bedrijvigheid tot en met milieucategorie 1 of 2 (met uitzondering van de bestaande aanwezige bedrijvigheid). Deze functies passen binnen gemengde blokken, zijn goed te combineren met wonen en dragen bij aan levendige plinten. Het gebied Werken en Leren biedt ruimte aan grotere, meer monofunctionele werkstructuren met bedrijven. De symbolen op de kaart geven een indicatie van de mogelijkheden. In de spelregelkaart (figuur 74) is per ontwikkelveld een bandbreedte opgenomen voor werken. Per karaktergebied hanteren we de volgende uitgangspunten:

Ambachtelijke stedelijkheid

Binnen het gebied Ambachtelijke Stedelijkheid is ruimte voor ambachtelijke, creatieve en circulaire werkvormen, zoals ateliers, werkplaatsen, ontwerpstudio's en kleine makers. Deze functies versterken de lokale identiteit en stimuleren kleinschalig ondernemerschap. Ze vallen binnen milieucategorie 1 of 2 en zijn goed te combineren met wonen, voorzieningen en maatschappelijke functie.

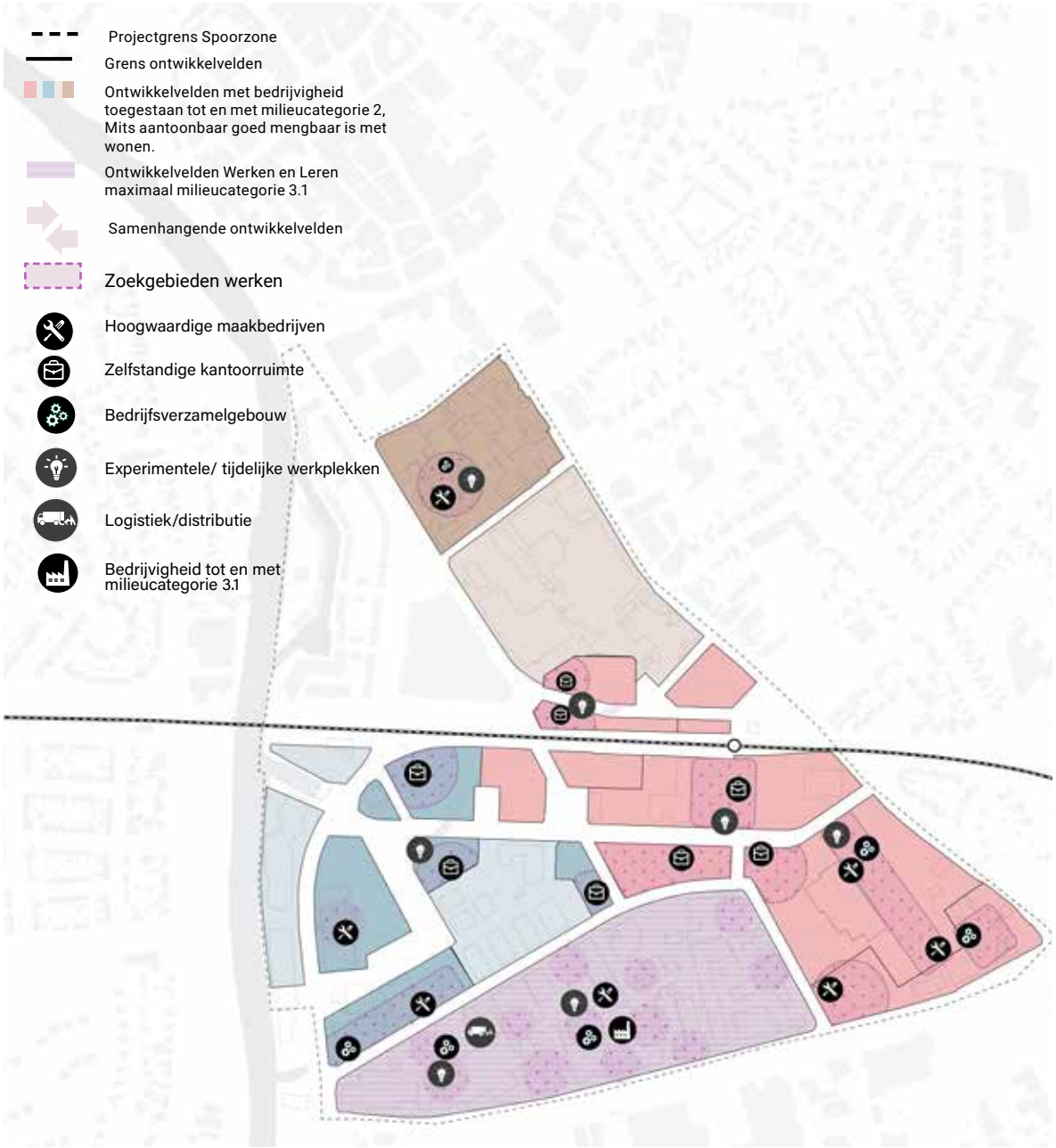
Stationskwartier & Oude IJsseloevers

In het karaktergebied Stationskwartier & Oude IJsseloevers is plaats voor kleinschalige kantoren, co-working, maatschappelijke ondersteuning, onderwijs, zorg en zakelijke of creatieve dienstverlening. Deze functies passen binnen een stedelijke, gemengde context en vallen eveneens binnen milieucategorie 1 of 2. Ook innovatieve, kennisintensieve bedrijven die inspelen op maatschappelijke opgaven, zoals gezondheid, energie of digitalisering, zijn welkom, zolang ze goed mengbaar zijn met wonen.

Werken & leren

In het gebied Werken en Leren is ruimte voor bedrijven met een grotere ruimtebehoefte en/of zwaardere milieueisen, tot en met milieucategorie 3.1, zoals technische diensten, kennisinstellingen en innovatieve/toegepaste maakindustrie.
Bestaande bedrijvigheid bieden wij extra ruimte door o.a. hogere bouwhoogtes en verdichting op percelen. Bestaande bedrijvigheid in een hogere milieucategorie wordt gerespecteerd. Binnen dit gebied is reguliere woningbouw in beginsel niet mogelijk. Alleen specifieke, aan werk gekoppelde woonvormen zijn denkbaar, zoals woon-werkateliers of tijdelijke woonvormen. Deze woonvormen moeten onderscheidend zijn van reguliere woningen en mogen bestaande bedrijvigheid niet beperken. Daarnaast moet zo'n ontwikkeling een echte kwalitatieve meerwaarde hebben. Denk aan cultuurhistorische herbestemming. Per geval wordt er afweging gemaakt.

Figuur 124: werken in de Spoorzone



Figuur 125: Sfeerbeelden werken in de Spoorzone

















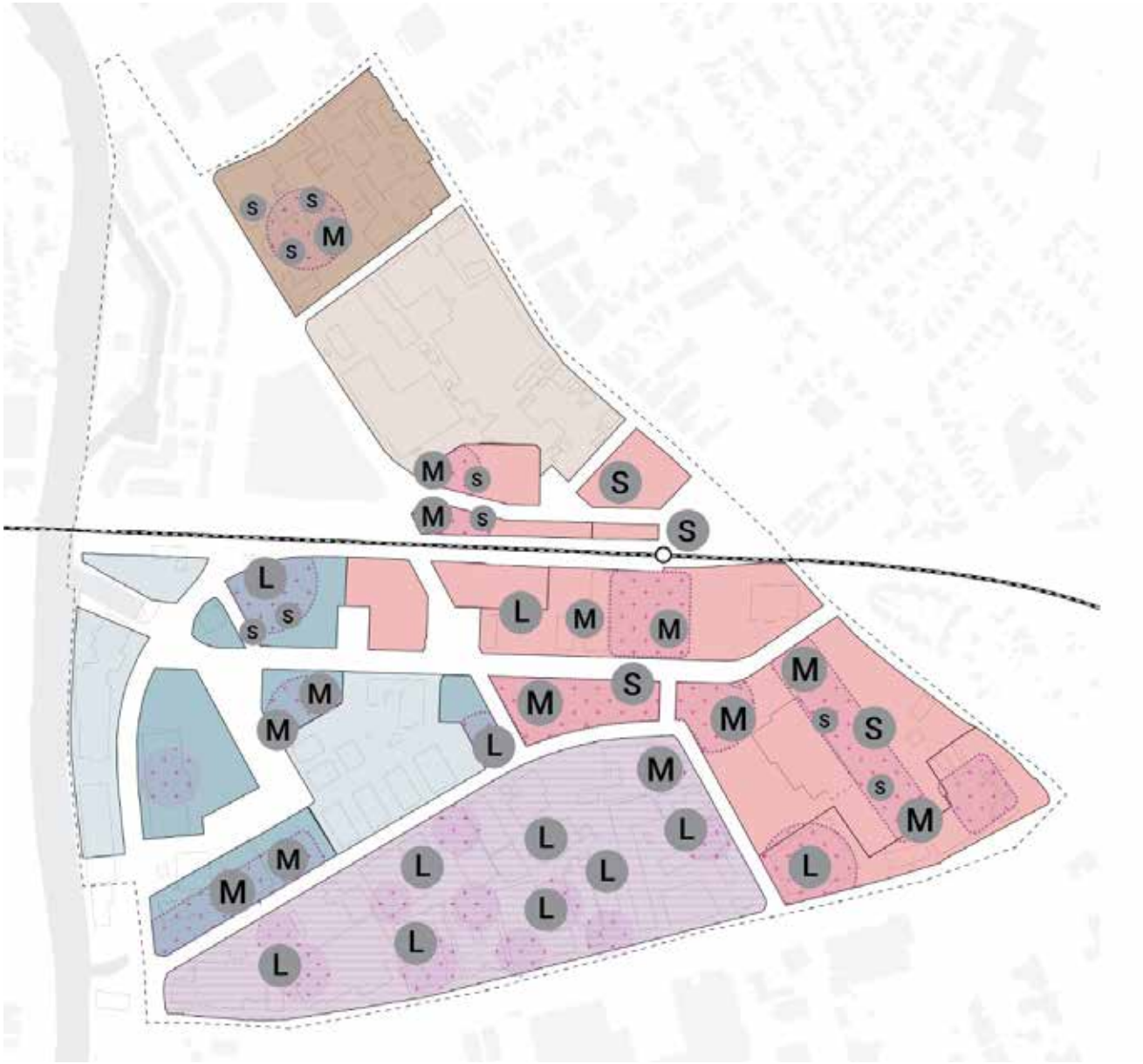




Kantoren

BEDRIJVIGHEID

Figuur 126: indicatief kaartbeeld korrelgrootte bedrijvigheid



Figuur 127: legenda korrelgrootte

Legenda

- Projectgrens Spoorzone
- Grens ontwikkelvelden
- Ontwikkelvelden met bedrijvigheid toegestaan tot en met milieucategorie 2, Mits aantoonbaar goed mengbaar is met wonen.
- Ontwikkelvelden Werken en Leren maximaal milieucategorie 3.1
- Zoekgebied werken
- S Kleine korrel
- M Middel korrel
- L Grote korrel

Figuur 128: toelichting korrelgrootte bedrijven

S Kleine korrel 50 - 100 m²

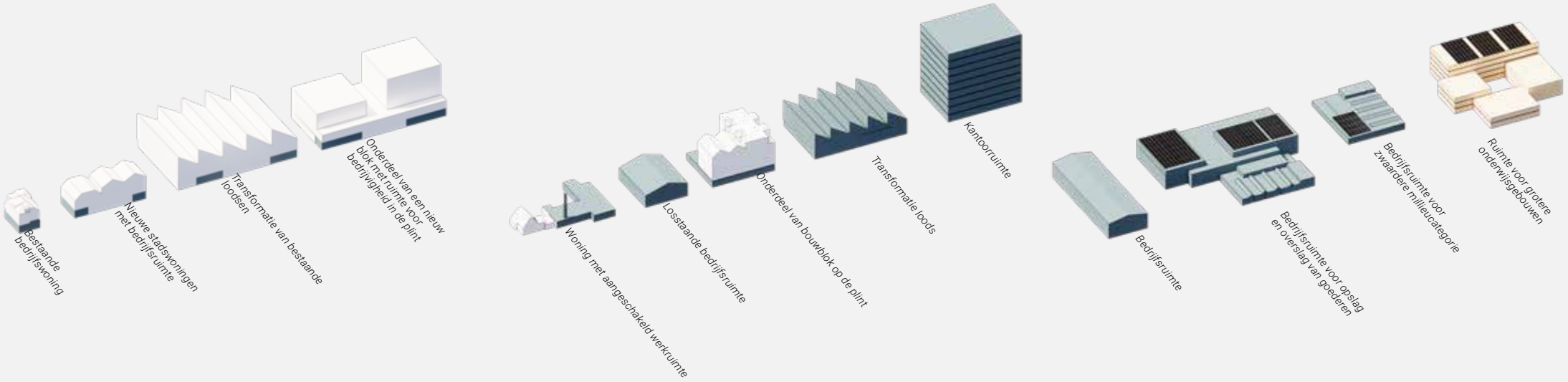
De compacte werkruimtes (S) zijn maximaal 100 m², vaak kleiner.
Deze functies zijn makkelijk inpasbaar in grotere bedrijfsruimten, transformatie en nieuw te ontwikkelen blokken. Tot deze categorie behoren bijvoorbeeld de schoenmaker, de kapper, maar ook woonwerkwoningen.

M Middel korrel 100 - 500 m²

Middelgrote functies hebben een werkruimte met een ruime bandbreedte van 100 m² tot en met 500 m². Mogelijke functies lopen uit een van kantoor, sportschool, gezondheidscentrum, meubelmaker, winkel of bedrijfsruimte met een balie.

L Grote korrel 1.000 - 2.000 m²

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




Kleine werkplaatsen


Horeca en kiosk


Atelier


Onderdeel van bouwblok - Gezondheidscentrum


Kantoorruimte


Transformatie van bestaande loods - kantoorfunctie


Garage


Op- en overslag goederen


Werkzaamheden met zwaardere milieucategorie

3.2. Voorbeeldprogramma

Op basis van de bouwstenen en ontwikkelprincipes is een voorbeeldprogramma opgesteld voor de Spoorzone. Dit programma geeft inzicht in de mogelijke invulling en functies binnen de verschillende deelgebieden. Het betreft een indicatieve uitwerking, getoetst op haalbaarheid, die een realistisch beeld geeft van de kansen per karaktergebied. De uiteindelijke realisatie is afhankelijk van marktontwikkelingen, initiatiefnemers en het verdere planproces. Het (voorbeeld)programma vormt de basis voor de ontwikkelstrategie en het haalbaarheidsonderzoek in het volgende hoofdstuk.

3.2.1. Uitgangspunten telmodel programma

Om het totale programma van de Spoorzone inzichtelijk te maken, zijn bij het opstellen van het voorbeeldprogramma een aantal uitgangspunten gehanteerd. Deze hebben geleid tot het 3D-model, waarin het totale 'laadvermogen' van de Spoorzone wordt weergegeven. Belangrijk is dat elk ontwikkelveld beschikt over een sluitende parkeerbalans. Het woonprogramma is ingedeeld in drie segmenten: goedkoop, midden en duur, met een gemiddelde BVO passend bij het prijsniveau. De niet-woonfuncties zijn ingedeeld in de categorieën werken, maatschappelijk, commercieel en cultuur. De indeling is indicatief; overlap of uitwisseling is mogelijk, maar voor het telmodel is een eenduidige categorisering gehanteerd. Op basis hiervan is het programma als volgt ingedeeld:

Werken
Functies gericht op economische activiteiten, productie, dienstverlening of kennisontwikkeling, die bijdragen aan werkgelegenheid en innovatie.
Voorbeelden: zelfstandige kantoren, co-working spaces, ICT-bedrijven, ambachtelijke werkplaatsen, creatieve ateliers en gedeelde werkruimten voor productie en prototyping, innovatieve maakbedrijven, technische diensten, kleine reparatie- en onderhoudsbedrijven, logistieke en distributieruimten in Werken en leren.

Maatschappelijk
Functies gericht op onderwijs, zorg, welzijn en sport, die bijdragen aan leefbaarheid en sociale structuur. Onderscheid tussen:

- Niet-commercieel: primair publieke of maatschappelijke doelen, zonder winstdoel; voorbeelden: basisscholen, kinderopvang, gezondheidscentra, buurthuizen, bibliotheken, sportverenigingen.
- Commercieel: maatschappelijke functies met commerciële bedrijfsvoering maar sociale of educatieve functie; voorbeelden: commerciële sportscholen, particuliere dagopvang, commerciële educatieve cursussen of workshops. Locatie: goed bereikbaar, bij voorkeur nabij pleinen of belangrijke routes; multifunctioneel gebruik mogelijk.

Commercieel
Functies gericht op horeca, detailhandel en commerciële dienstverlening, die bijdragen aan levendigheid van de Spoorzone en het stationsmilieu. Onderscheid tussen:

- Detailhandel (kleinschalig): speciaalzaken, bakkerijen, delicatessenwinkels, kleine buurtwinkels.
- Horeca: cafés, restaurants, lunchrooms, koffiezaken, kiosken.
- Dienstverlening: kappers, schoonheidssalons, reparatiewerkplaatsen, kleine servicebedrijven.

Uitgangspunten: kleinschalig, gebiedsgericht; grootschalige detailhandel en functies voor regionaal verzorgingsgebied niet toegestaan; plintfuncties stimuleren levendigheid; bij voorkeur langs looproutes of nabij het station.

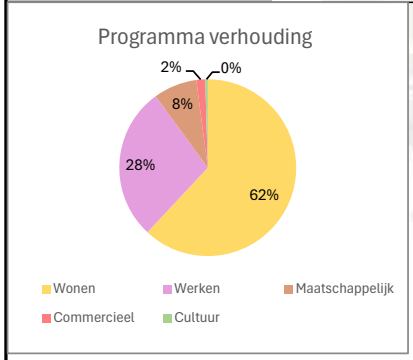
Cultuur
Functies gericht op kunst, cultuur en creatieve activiteiten, die bijdragen aan identiteit en levendigheid van de Spoorzone. Voorbeelden: ateliers, broedplaatsen, kleinschalige podia, expositieruimten, galerieën, creatieve studio's.
Extra aandachtspunten: mogelijkheid voor grotere publiekstrekkers nabij het station; combinatie met horeca of productiebedrijven wordt gestimuleerd.

Figuur 128: tabel uitgangspunten telmodel

Wonen	**Stationskwartier**	**Ambacht**	**Oude Ijsseloevers**	**Werk en leren**
30/40/30	ja	ja	ja	ja
Gestapeld	90%	70%	60%	
Grondgebonden	10%	30%	40%	
Mobiliteit	**Stationskwartier**	**Ambacht**	**Oude Ijsseloevers**	**Werk en leren**
Dubbelgebruik	ja	ja	ja	nee
Percentage	30%	30%	15%	5%
Maatschappelijk	**Stationskwartier**	**Ambacht**	**Oude Ijsseloevers**	**Werk en leren**
Laborijn	10.000			
Gezondheidscentrum	2000			
Basisschool			2000	
Elver	1000			

Figuur 129: overzicht totaal voorbeeldprogramma

Programma			
Totaal programma		**299.904**	m2
Wonen	62%	185.848	m2
Werken	28%	83.993	m2
Maatschappelijk	8%	23.830	m2
Commercieel	2%	4.847	m2
Cultuur	0%	1.386	m2
Parkeren* niet in totaal		95.913	m2



Planeigenschappen			
Totaal plangebied (bouwveld)		353.067	m2
FSI		1,12	
GSI		0,50	
OSR		0,59	
Totaal aantal woningen		1.935	st.
Woningdichtheid		55	Wo/h
Aandeel gestapeld	87%	1.680	st.
Aandeel Grondgebonden	13%	255	st.
Parkeerplaatsen gevraagd met dubbelgebruik		4.300	st.
Parkeerplaasten ingetekend		4.032	st.
Fietsparkeren gevraagd		1.759	st.
Fietsparkeren ingetekend		1.895	st.

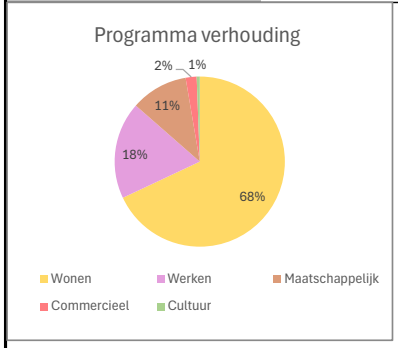


3.2.2.Stationskwartier

Het Stationskwartier heeft de meest stedelijke mix van wonen, werken, onderwijs, culturele, maatschappelijke en commerciële voorzieningen. De mobiliteitsknoop vormt het nieuwe hart van het Stationskwartier. Door deze knoop versneld te ontwikkelen ontstaat een nieuwe stadsentree en worden tegelijkertijd ontwikkelvelden in de omgeving vrijgespeeld voor nieuwbouw.
Deze velden worden momenteel nog gebruikt als parkeervoorziening op maaiveld.
In het gebied is vooral ruimte voor appartementen, werkruimtes en enkele grotere maatschappelijke functies, die uitstekend dichtbij het station passen.
Het mogelijke programma is weergegeven in het 3D-model hieronder en cijfermatig in de tabel hiernaast



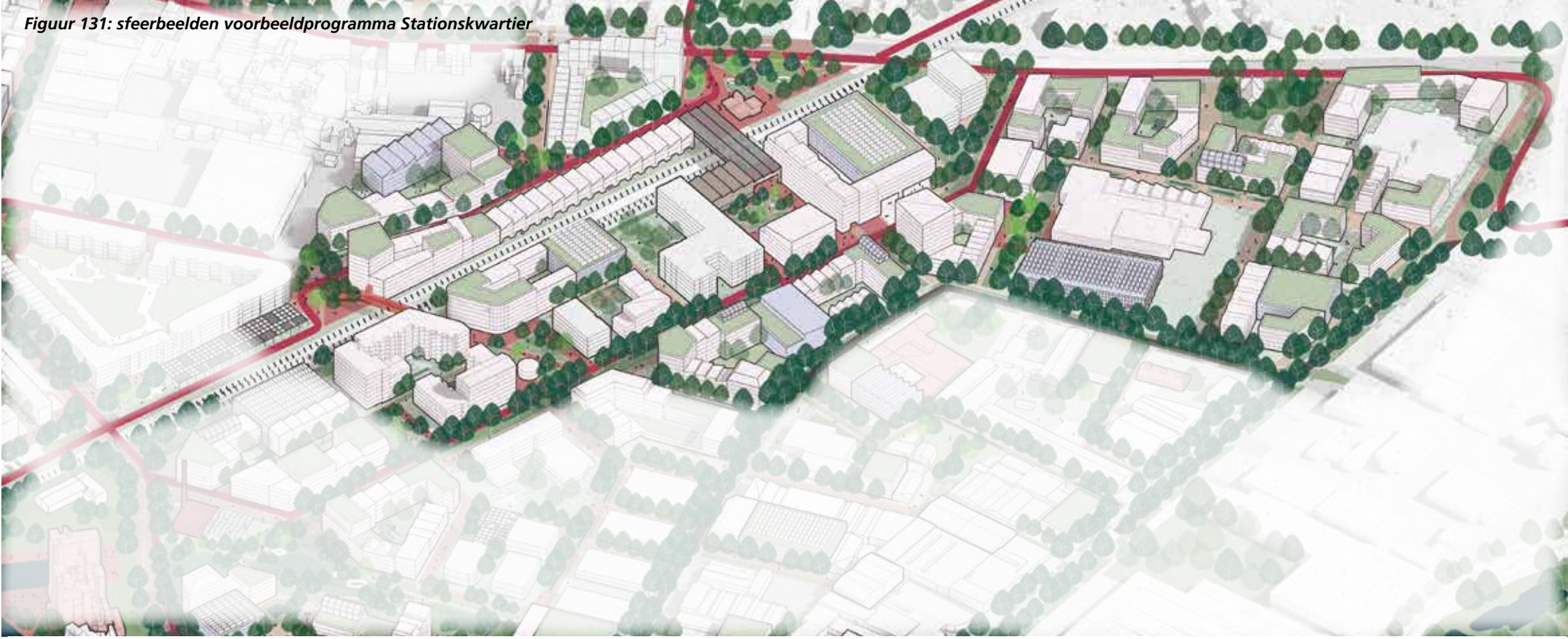
Programma			
Totaal programma		**178.524**	m2
Wonen	68%	121.373	m2
Werken	18%	32.976	m2
Maatschappelijk	11%	19.458	m2
Commercieel	2%	3.683	m2
Cultuur	1%	1.034	m2
Parkeren* niet in totaal		55.454	m2

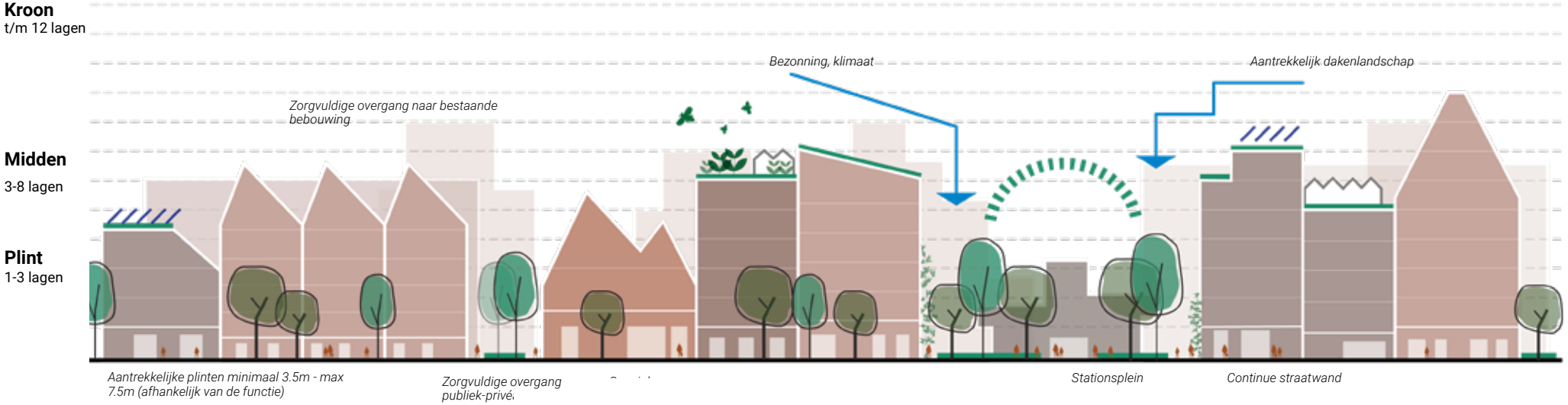


Planeigenschappen			
Totaal plangebied (bouwveld)		109.530	m2
FSI		2,14	
GSI		0,52	
OSR		0,30	
Totaal aantal woningen		1.363	st.
Woningdichtheid		124	Wo/ha
Aandeel gestapeld	93%	1.266	st.
Aandeel Grondgebonden	7%	97	st.
Parkeerplaatsen gevraagd met dubbelgebruik		2.070	st.
Parkeerplaasten ingetekend		2.064	st.
Fietsparkeren gevraagd		1.384	st.
Fietsparkeren ingetekend		1.223	st.

** Niet opgenomen in tabel, **wel getekend in model**:*
- 500 parkeerplekken voor het station (P&R)
- 2500 fietsparkeerplekken voor het station

Figuur 131: sfeerbeelden voorbeeldprogramma Stationskwartier





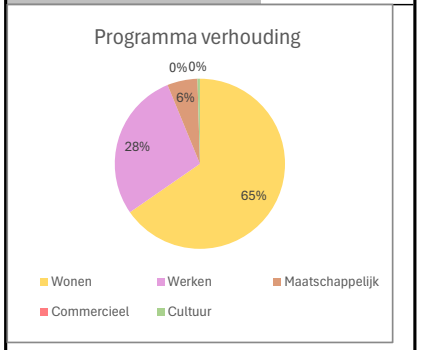
3.2.2 Karaktergebied Oude IJsseloevers

Het karaktergebied Oude IJsseloevers vormt de verbinding richting de Oude IJssel. Rondom het nieuwe Oude IJsselpark is vooral ruimte voor nieuwe woningbouw, met een mix van grondgebonden woningen en appartementen. Aan de zuidkant is ruimte gereserveerd voor een nieuwe werkfunctie, als overgang naar het karaktergebied Werken & Leren. Ook is er in het gebied ruimte voorzien voor een nieuwe school aan het Oude IJsselpark.
Het ontwikkelveld OY-1 maakt onderdeel uit van het karaktergebied, maar hier wordt tot 2036 geen ontwikkeling voorzien. Het mogelijke programma is weergegeven in het 3D-model hieronder en cijfermatig in de tabel hiernaast.

Figuur 132: overzicht voorbeeldprogramma Oude IJsseloevers



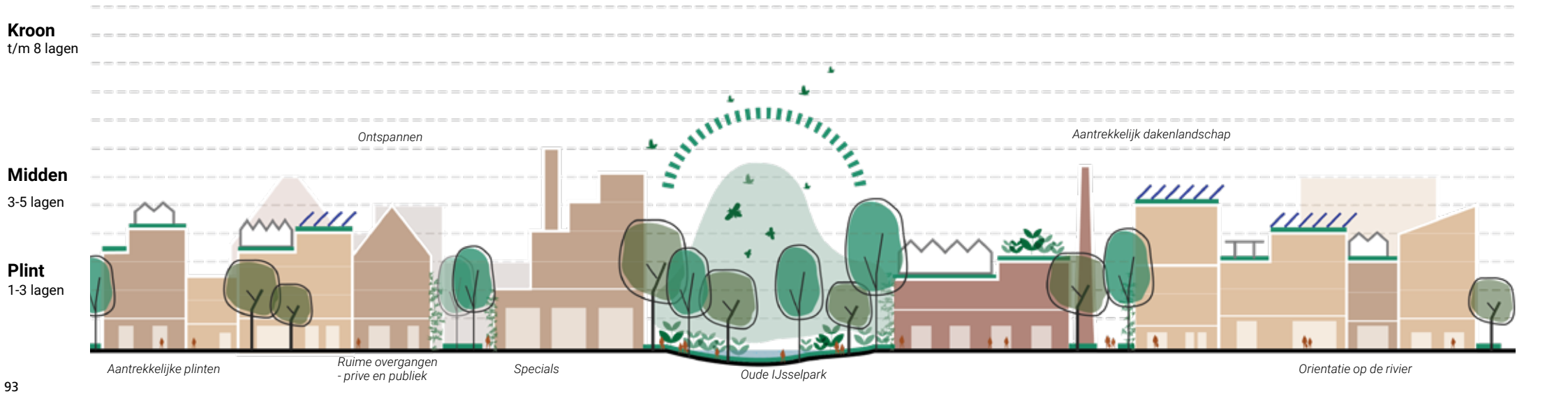
Programma			
Totaal programma		**76.311**	m2
Wonen	65%	49.876	m2
Werken	28%	21.711	m2
Maatschappelijk	6%	4.372	m2
Commercieel	0%	-	m2
Cultuur	0%	352	m2
Parkeren* niet in totaal		20.268	m2



Planeigenschappen			
Totaal plangebied (bouwveld)		86.722	m2
FSI		1,11	
GSI		0,39	
OSR		0,69	
Totaal aantal woningen		417	st.
Woningdichtheid		48	Wo/ha
Aandeel gestapeld	69%	288	st.
Aandeel Grondgebonden	31%	129	st.
Parkeerplaatsen gevraagd met dubbelgebruik		708	st.
Parkeerplaasten ingetekend		737	st.
Fietsparkeren gevraagd		317	st.
Fietsparkeren ingetekend		371	st.

Figuur 133: sfeerbeelden voorbeeldprogramma Oude IJsseloevers





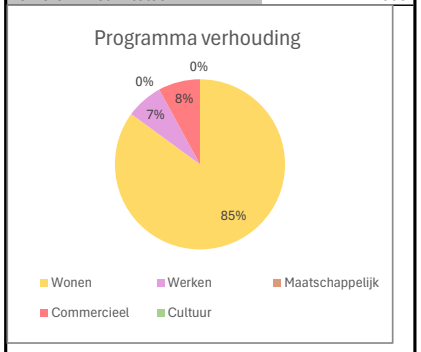
3.2.3. Karaktergebied Ambachtelijke stedelijkheid

Het karaktergebied Ambachtelijke Stedelijkheid vormt de verbinding tussen de Spoorzone en de binnenstad. Hier liggen kansen voor initiatiefnemers om bestaande werkfuncties te transformeren en nieuwe woon- en werkfuncties toe te voegen. Het ontwikkelveld AS-2 maakt onderdeel uit van het karaktergebied, maar hier wordt tot 2036 geen ontwikkeling voorzien.
Als gemeente hebben we kansen voor bebouwing in beeld gebracht, maar de daadwerkelijke ontwikkeling is afhankelijk van eigenaren en ontwikkelaars. Het mogelijke programma is weergegeven in het 3D-model hieronder en cijfermatig in de tabel hiernaast.

Figuur 134: overzicht voorbeeldprogramma Ambachtelijke stedelijkheid

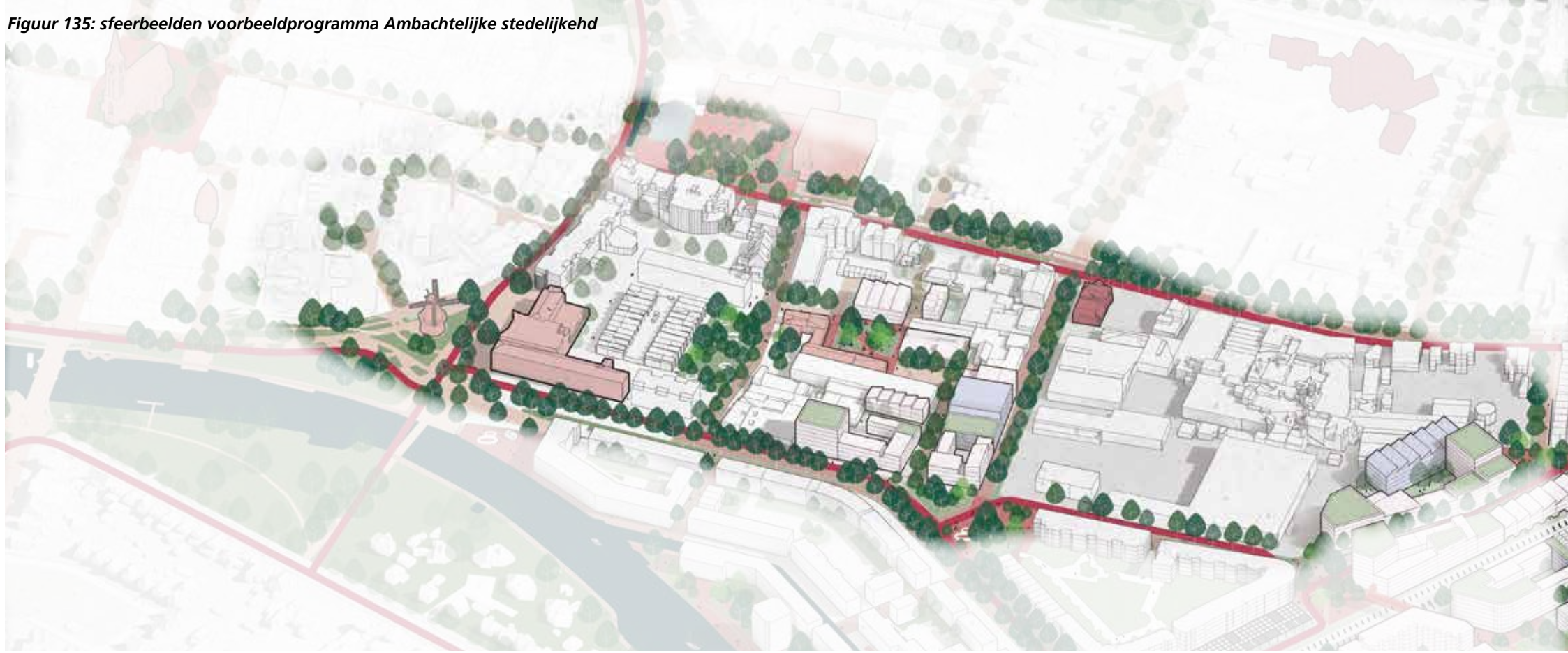


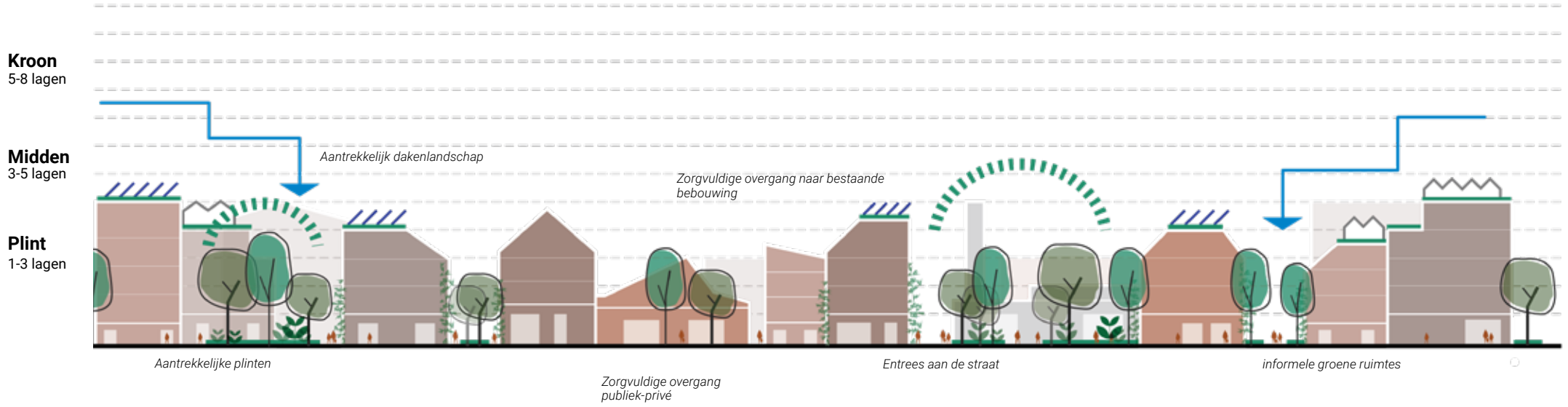
Programma			
Totaal programma		**14.683**	m2
Wonen	85%	12.491	m2
Werken	7%	1.028	m2
Maatschappelijk	0%	-	m2
Commercieel	8%	1.164	m2
Cultuur	0%	-	m2
Parkeren* niet in totaal		7.503	m2



Planeigenschappen			
Totaal plangebied (bouwveld)		71.953	m2
FSI		0,31	
GSI		0,54	
OSR		2,27	
Totaal aantal woningen		130	st.
Woningdichtheid		18	Wo/ha
Aandeel gestapeld	77%	100	st.
Aandeel Grondgebonden	23%	29	st.
Parkeerplaatsen gevraagd met dubbelgebruik		368	st.
Parkeerplaasten ingetekend		273	st.
Fietsparkeren gevraagd		57	st.
Fietsparkeren ingetekend		63	st.

Figuur 135: sfeerbeelden voorbeeldprogramma Ambachtelijke stedelijkehd





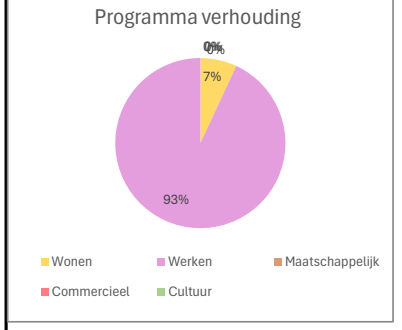
3.2.4. Karaktergebied werken en leren

Dit karaktergebied ontwikkelt zich tot een modern werklandschap.
Het gebied biedt ruimte vooraan grotere bestaande (maak)bedrijven die specifieke milieu- en werkruimtes nodig hebben. Daarnaast is er plek voor ondersteunende functies, zoals onderwijs en, op kleine schaal, huisvesting voor werknemers, studenten of bijvoorbeeld woon-werkateliers.
Ontwikkelingen in dit karaktergebied zijn vooral afhankelijk van bedrijven en eigenaren die een ontwikkeling willen realiseren. Als gemeente hebben we ruimtelijke aannames gedaan om inzicht te geven waar kansen liggen om open ruimtes op het huidige bedrijventerrein te verdichten. Het mogelijke programma is weergegeven in het 3D-model hieronder en cijfermatig in de tabel hiernaast.

Figuur 136: overzicht voorbeeldprogramma Werken en leren



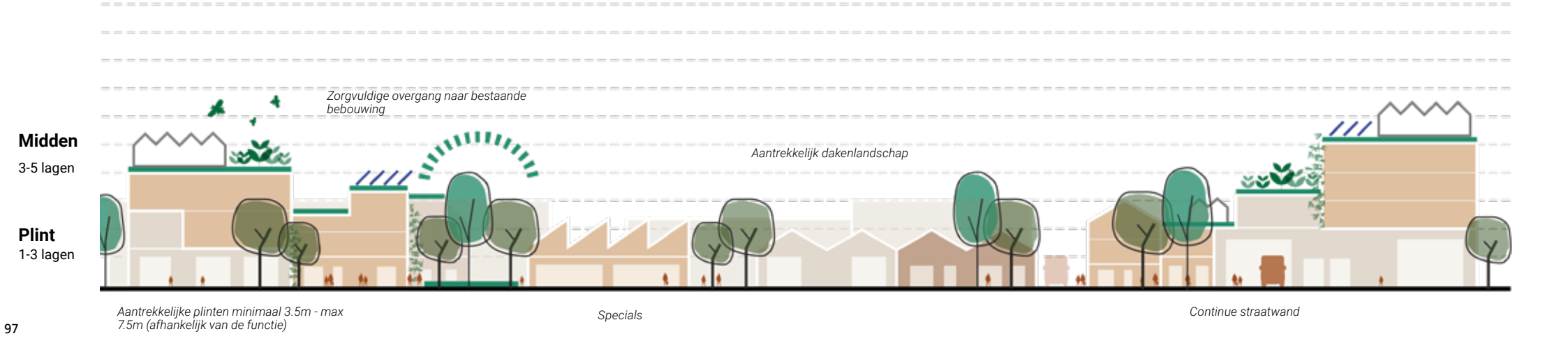
Programma			
Totaal programma		**30.386**	m2
Wonen	7%	2.108	m2
Werken	93%	28.278	m2
Maatschappelijk	0%	-	m2
Commercieel	0%	-	m2
Cultuur	0%	-	m2
Parkeren* niet in totaal		12.688	m2



Planeigenschappen			
Totaal plangebied (bouwveld)		84.862	m2
FSI		0,51	
GSI		0,55	
OSR		1,27	
Totaal aantal woningen		26	st.
Woningdichtheid		3	Wo/ha
Aandeel gestapeld	100%	26	st.
Aandeel Grondgebonden	0%	-	st.
Parkeerplaatsen gevraagd met dubbelgebruik		1.154	st.
Parkeerplaasten ingetekend		958	st.
Fietsparkeren gevraagd		-	st.
Fietsparkeren ingetekend		238	st.

Figuur 137: sfeerbeelden voorbeeldprogramma Werken en leren





4.0.Ontwikkelstrategie

In dit hoofdstuk werken we de ontwikkelstrategie voor de Spoorzone uit. De strategie beschrijft de aanpak van de uitvoering, met een gefaseerde planning op korte, middellange en lange termijn. Ook gaan we in op de financiële en planologische haalbaarheid van de ontwikkeling.

4.1 Introductie gebiedsgerichte ontwikkelstrategie

De totale ontwikkeling en realisatie van de Spoorzone beslaat vele jaren. Het gaat om een groot gebied van ruim 50 hectare, bestaande uit verschillende deelgebieden met uiteenlopende karakteristieken en verschillende grondeigenaren. Niet alles kan tegelijk en op dezelfde manier worden ontwikkeld.

Sommige ontwikkelvelden kunnen pas worden opgepakt nadat andere onderdelen van het gebiedsprogramma zijn gerealiseerd. Soms hangen deelgebieden zo sterk samen dat ze als één gecombineerde ontwikkeling moeten worden opgepakt.

Fasering en financieringsbehoefte van het gebiedsprogramma vragen continue aandacht, net zoals de opnamecapaciteit van de markt. Naast financiële haalbaarheid spelen ook planologische belemmeringen en ruimtelijke of milieukundige aspecten een rol.

Daarom is een ontwikkelstrategie voor de Spoorzone nodig. Deze strategie gaat in op aanpak, instrumenten, rolverdeling, fasering, tempo en bekostiging. De strategie geeft richting aan de overgang van toekomstbeeld- en planvorming naar realisatie, maar is tegelijk een dynamisch instrument. In een complexe binnenstedelijke herstructurering is bijsturing regelmatig nodig.

Nieuwe kansen kunnen aanleiding geven om de ontwikkelstrategie aan te passen, evenals onverwachte tegenslagen of vertragingen. Wanneer een ontwikkelveld niet tot ontwikkeling komt, moet kunnen worden doorgeschakeld naar een ander veld. Om deze dynamiek op te vangen, wordt de ontwikkelstrategie jaarlijks geactualiseerd en door het college vastgesteld.

In het vorige hoofdstuk zijn de ontwikkelrichtlijnen toegelicht, inclusief de spelregelkaart. Deze vormen het vertrekpunt voor zowel gemeentelijke gronden als voor gronden van particuliere eigenaren en marktpartijen/ ontwikkelaars. Per ontwikkelveld is bij nadere planvorming maatwerk mogelijk binnen het ontwikkelkader en spelregelkaart. Maatwerk ontstaat door waar mogelijk meer of minder accenten te leggen op bepaalde ontwikkelprincipes.

Wanneer marktpartijen het initiatief nemen, moeten zij binnen het ontwikkelrichtlijnen (en beeldkwaliteitplan) duidelijk maken hoe zij hun plannen willen invullen. Deze plannen worden vervolgens getoetst.
Voor gemeentelijke gronden geldt hetzelfde: via een tender worden marktpartijen gevraagd om binnen deze uitgangspunten ontwikkelvoorstellen uit te werken. Het gebiedsprogramma (inclusief beeldkwaliteitsplan) vormt daarmee een belangrijke basis voor de kwalitatieve en kwantitatieve indicatoren in het tenderproces. De marktpartij die het beste scoort, krijgt de ontwikkeling toegewezen.

4.2 Rolopvatting gemeente en fasering

4.2.1. Rolopvatting per pijler gebiedsprogramma

Het gebiedsprogramma bestaat uit drie pijlers waarlangs verdere planvorming en realisatie plaatsvinden:

1. Stationsknooppunt
2. Karaktergebieden en ontwikkelvelden
3. Hoofdstructuren en openbare ruimte

Per pijler wordt op hoofdlijnenhet publieke belang en de rol van de gemeente en andere (markt-)partijen beschreven.
Ook wordt aangegeven hoe de gemeente per karaktergebied invulling geeft aan het grondbeleid. De karaktergebieden en ontwikkelvelden zijn weergegeven in figuur 138.

4.2.2.Rolopvatting en ontwikkelvelden

Voor de ontwikkelvelden waar de gemeente eigenaar is, voert zij een actief grondbeleid. Dit betekent dat de gemeente voor eigen rekening en risico een gemeentelijke grondexploitatie opstelt en uitvoert. De opbrengsten komen uit de verkoop van de gronden op basis van een vastgesteld ontwikkelprogramma. In deze gebieden maakt de gemeente de gronden bouwrijp en zet deze planologisch om naar de gewenste bestemming. Vervolgens worden deze gebieden via een tender op de markt gebracht. De scope van een tender wordt per geval bepaald en hangt af van de gewenste mate van integrale oplossingen, bijvoorbeeld voor parkeren, energie, mobiliteit en exploitatie/eigendom van vastgoed.

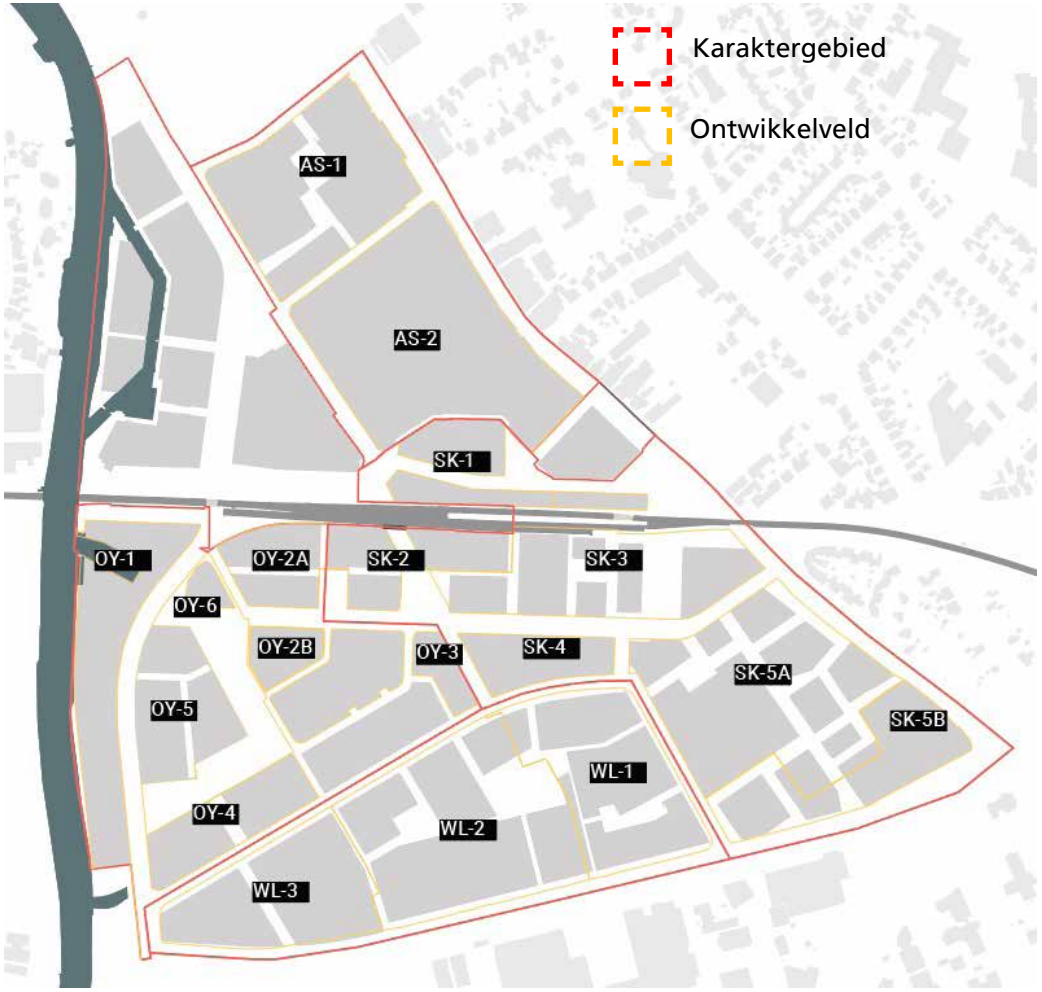
Als de gemeente gronden wil verwerven, kan dit via minnelijke verwerving, de Wet voorkeursrecht gemeenten (WVG) of door onteigening. Dit wordt per situatie bepaald. Voorbeeld van een locatie waar de gemeente al grond heeft verworven is de Laborijnlocatie.

Voor de ontwikkelvelden waar de gemeente geen eigendom heeft, geldt een faciliterend grondbeleid. De financiële risico's van de gemeente zijn dan beperkt en hebben vooral betrekking op het kostenverhaal: het ontvangen van bijdragen van derden voor gemeentelijke on twikkelkosten.
Het kostenverhaal wordt bij voorkeur privaatrechtelijk geregeld via een anterieure overeenkomst. Waar nodig wordt gebruik gemaakt van publiekrechtelijke mogelijkheden, zoals het omgevingsplan of een BOPA.
Om te voorkomen dat eigenaren op basis van het geldende planologisch regime bouwinitiatieven ontwikkelen die niet passen de uitgangspunten voor de Spoorzone, kan de gemeenteraad een nieuw voorbereidingsbesluit nemen.

Bij ontwikkelvelden met meerdere particuliere eigenaren moet een integrale ontwikkeling tot stand komen op basis van de spelregelkaart en het beeldkwaliteitsplan. Eigenaren maken onderling samenwerkings- en realisatieafspraken voor het betreffende ontwikkelveld. Voor het kostenverhaal beschouwt de gemeente het ontwikkelveld als één kostenverhaalsgebied, waarbij het exploitatieresultaat naar rato (op basis van de inbrengwaarde) over de eigenaren wordt verdeeld. In beginsel vinden ontwikkelingen per ontwikkelveld plaats, om samenhang, kwaliteit en woningbouwprogrammering goed op elkaar af te stemmen. Tegelijkertijd kan het voorkomen dat een initiatiefnemer een deel van een ontwikkelveld wil realiseren. Dit kan wenselijk zijn om voortgang te boeken, met name wanneer binnen een ontwikkelveld sprake is van meerdere grondeigenaren. Wanneer een dergelijk verzoek wordt ingediend, maakt de gemeente per geval een afweging. Daarbij wordt in ieder geval gekeken naar de volgende aandachtspunten:

- Het plan moet kwalitatief zelfstandig passen binnen de ontwikkelrichtlijnen (zie hoofdstuk 3);
- Een integrale ontwikkeling is onderzocht en zou aantoonbaar tot onnodige vertraging leiden;
- Het plan is zodanig vormgegeven dat een volledige ontwikkeling van het ontwikkelveld mogelijk blijft;
- Het kostenverhaal is voor de gemeente verzekerd;
- De parkeerbehoefte van de ontwikkeling wordt adequaat opgelost.

Figuur 138: karaktergebieden en ontwikkelvelden



4.2.3. Rolopvatting: stationsknooppunt

De stationsknoop Doetinchem ligt in het karaktergebied Stationskwartier en betreft het mobiliteitsknooppunt rondom station Doetinchem. Het station is van groot belang voor de inwoners van de Spoorzone, de stad en de regio.

Een tijdige ontwikkeling van de stationsknoop is cruciaal voor de totale ontwikkeling van de Spoorzone. Door op korte termijn te investeren in de stationsomgeving wordt het openbaar vervoer voor toekomstige bewoners en gebruikers een nog beter alternatief voor de auto. De komst van de RegioExpres in 2028 versterkt dit nog verder.

Een deel van het nieuwe vastgoedprogramma is afhankelijk van de mobiliteitshub in de stationsknoop, bijvoorbeeld voor het faciliteren van bezoekersparkeren. Een tijdige realisatie van de stationsknoop zorgt daarmee voor een versnelling van de woningbouw en een verbetering van de leefbaarheid van de Spoorzone. Voor deze versnelling wordt een beroep gedaan op verschillende subsidiestromen, zoals de Regiodeal Achterhoek en de WOKT-regeling. Deze laatste regeling levert de gemeente een subsidie van € 19,6 mln. excl. BTW, waarvan indicatief € 10,6 miljoen excl. BTW kan worden gekoppeld aan investeringen in het stationsknooppunt.

De ontwikkeling kan alleen plaatsvinden met nauwe samenwerking met spoorpartijen, zoals NS Stations, ProRail, Arriva, de provincie Gelderland en overige partners en grondeigenaren. Het handelingsperspectief station Doetinchem biedt hiervoor een startpunt. De gemeente neemt in de ontwikkeling een actieve rol bij de realisatie van de stationsknoop.

4.2.4.Rolopvatting: karaktergebieden en ontwikkelvelden

In het gebiedsprogramma worden vier karaktergebieden onderscheiden: Stationskwartier, Oude IJsseloevers, Werken & Leren en Ambachtelijke Stedelijkheid. Per karaktergebieden verschilt de rol van de gemeente en het te voeren grondbeleid.

Stationskwartier

In Stationskwartier neemt de gemeente overwegend een actieve, risicodragende rol. In vijf van de zes ontwikkelvelden voert de gemeente risicodragend een grondexploitatie. Uitzondering is het ontwikkelveld Laborijn-Zuid, waar de gemeente voorlopig een faciliterende rol heeft.

Oude IJsseloevers

In het karaktergebied Oude IJsseloevers heeft de gemeente deels een faciliterende rol en deels een actieve rol. Vooral rond het toekomstige Oude IJsselpark ziet de gemeente een meer actieve rol, vanwege het publieke belang. Omdat de gemeente niet alle gronden in en rond het park bezit, zal een actievere rol altijd in samenwerking met initiatiefnemers en marktpartijen plaatsvinden. Hoe en in welke mate wordt nog onderzocht. Afhankelijk van kansen kan de gemeente alsnog gronden verwerven om haar ambities te versterken.

Ambachtelijke Stedelijkheid

In het karaktergebied Ambachtelijke Stedelijkheid neemt de gemeente een faciliterende rol. De gemeente heeft hier geen grondpositie en er zijn vooralsnog geen bovenliggende maatschappelijke of ruimtelijke argumenten om een actieve rol te nemen. Voor dit karaktergebied zijn de marktpartijen en particuliere grondeigenaren kartrekker om tot initiatieven te komen.

Werken & Leren

In dit karaktergebied heeft de gemeente een faciliterende rol.
De gemeente heeft hier geen grondpositie en ziet op dit moment geen overwegende maatschappelijke of ruimtelijke redenen om een actieve rol te nemen. Bestaande eigenaren en marktpartijen zijn hier aan zet om initiatieven te ontwikkelen. Uitzondering zijn de aanpassingen die nodig zijn in verband met milieucategorieën op de bestaande bedrijventerreinen. Deze aanpassingen dienen een breder doel dan alleen dit karaktergebied, waardoor een actieve rol van de gemeente noodzakelijk is. Zie paragraaf 4.3.6. voor nadere toelichting.

4.2.5. Rolopvatting: hoofdstructuren, openbare ruimte en parkeren

In de Spoorzone wordt onderscheid gemaakt tussen het raamwerk van de openbare ruimte en de (semi)openbare ruimte binnen de ontwikkelvelden.

Raamwerk openbare ruimte in de Spoorzone

Het raamwerk (zie figuur 139) bestaat uit de verbindende structuren tussen ontwikkelvelden, zoals wegen, lanen, parken, de passerelle en het Oude IJsselpark. Dit vormt de hoofdstructuur van het gebied, waarin het publieke belang centraal staat. Voor het ontwerp en de aanleg van dit raamwerk is de gemeente verantwoordelijk, omdat deze structuren niet direct aan één specifiek ontwikkelveld gekoppeld kunnen worden.

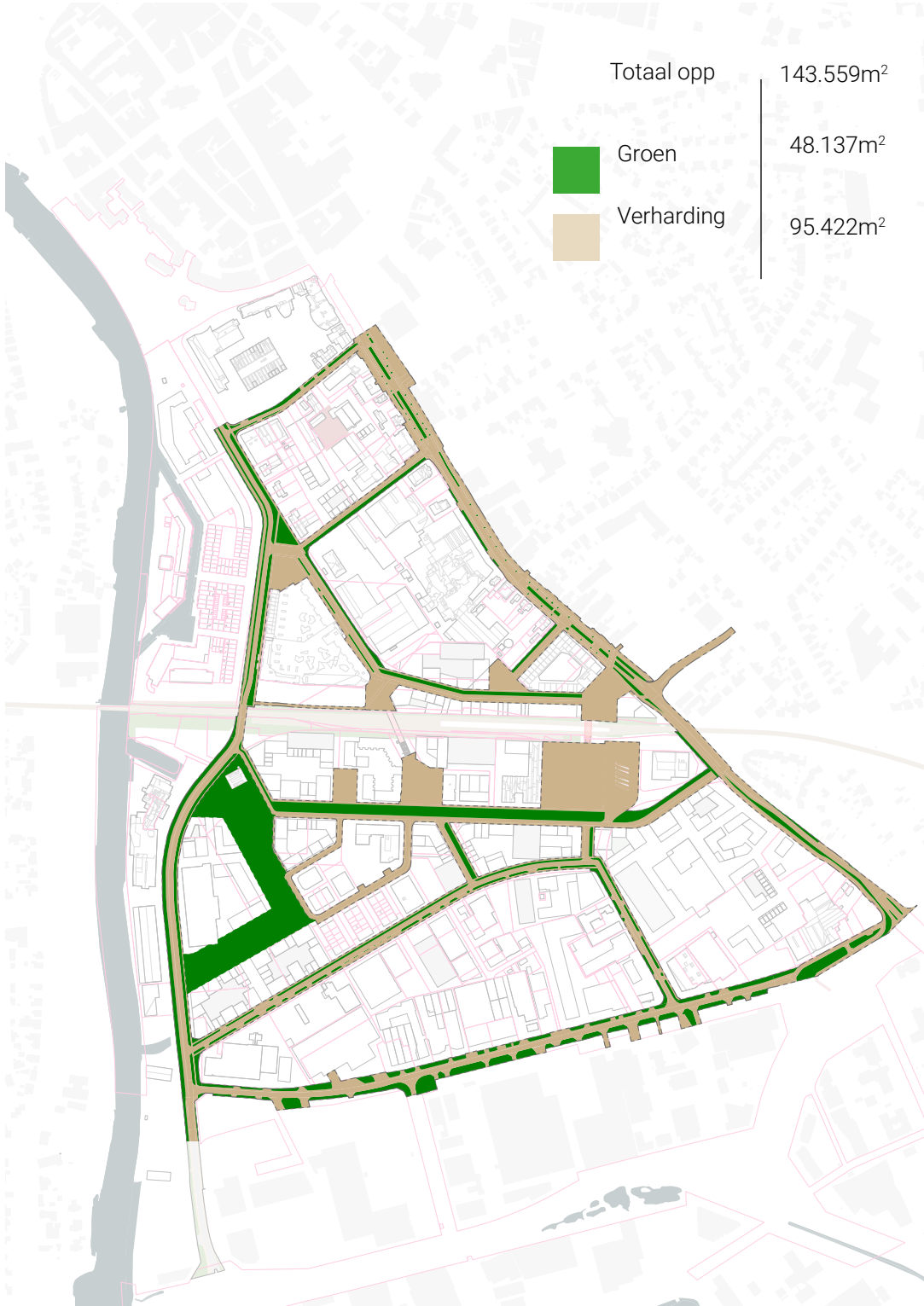
Openbare ruimte binnen ontwikkelvelden

De aanleg van openbare ruimte binnen de ontwikkelvelden is primair de verantwoordelijkheid van de ontwikkelende partijen. De gemeente voert regie op de kwaliteit. Na aanleg wordt de openbare ruimte voor een symbolisch bedrag overgedragen aan de gemeente, die het beheer en onderhoud op zich neemt.

(Gebouwd) parkeren binnen ontwikkelvelden

Ook de aanleg van (gebouwde) parkeervoorzieningen, zoals buurtparkeerhubs, binnen de ontwikkelvelden is de verantwoordelijkheid van de ontwikkelende partijen. Deze voorzieningen worden doorgaans overgedragen aan een VvE van bewoners en gebruikers (organisaties en bedrijven in het gebied), omdat zij volledig ten dienste staan van het vastgoedprogramma binnen het ontwikkelveld.
Wanneer de gemeente zelf parkeerverplichtingen heeft, wordt zij lid van de VvE. De gemeente biedt VvE's een langjarig aanbod om beheer en onderhoud te ontzorgen. Voor bezoekersparkeren geldt: als de loopafstand tot de mobiliteitshub bij het station het toelaat, kunnen bezoekers daar betaald parkeren. In dit geval leveren de betreffende ontwikkelvelden een bijdrage aan de onrendabele top voor bezoekersparkeren. Vooralsnog gaat het vooral om ontwikkelvelden waar de gemeente grondposities beschikt (o.a. Laborijnlocatie en Naoberhoek). De hoogte van deze bijdrage wordt later bepaald op basis van nadere planvorming van de mobiliteitshub.
Als de loopafstanden voor bezoekersparkeren te groot zijn, ligt de verantwoordelijkheid voor het oplossen van bezoekersparkeren bij de ontwikkelende partijen van het desbetreffende ontwikkelveld.

Figuur 139: raamwerk openbare ruimte



4.2.6. Faseringsstrategie Spoorzone

Het Stationsknooppunt, de ontwikkelvelden en de hoofdstructuur beïnvloeden elkaar. Waar ontwikkelvelden worden gerealiseerd, moet de aanleg van delen van de hoofdstructuur aansluiten. Omgekeerd wordt zelden eerst de volledige hoofdinfrastructuur aangelegd en pas daarna de ontwikkelvelden.

Tegelijkertijd is het tijdig realiseren van de mobiliteitshub in het Stationsknooppunt cruciaal voor ontwikkelvelden waar momenteel het stationsparkeren op maaiveld plaatsvindt, en voor het bezoekersparkeren van het toekomstige programma op de ontwikkelveldenvlakbij de mobiliteitshub.

Deze faseringsvraagstukken worden uitgewerkt in de faseringsstrategie. Deze strategie is indicatief en wordt minimaal één keer per jaar geactualiseerd op basis van de nieuwste inzichten. De faseringsstrategie biedt ook houvast voor de financieringsbehoefte van de gemeente en de bijbehorende besluitvormingsmomenten.

In de tabel hiernaast is de driedeling terug te zien in:

- het Stationsknooppunt,
- de karaktergebieden met de onderscheiden ontwikkelvelden,
- de hoofdstructuren.

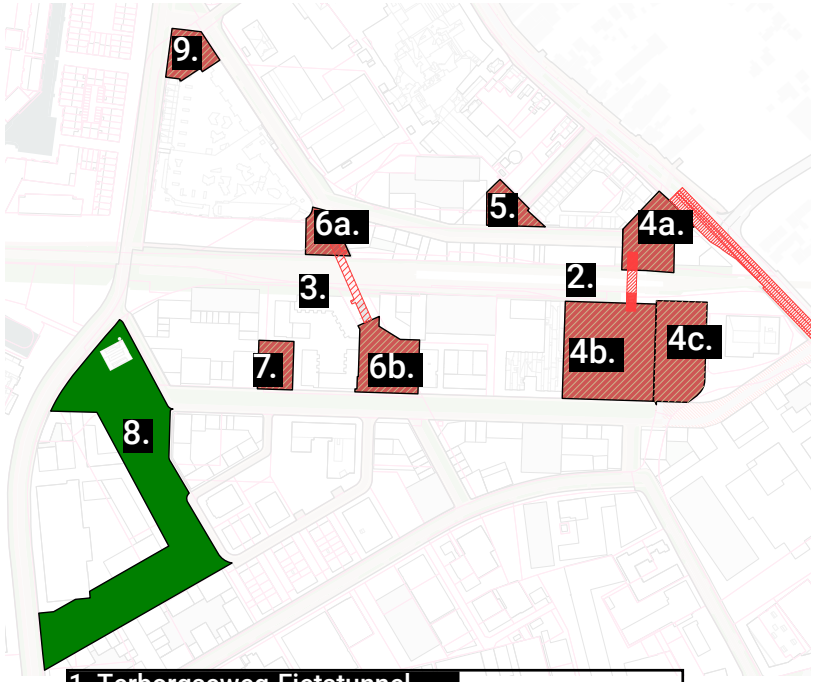
Deze onderdelen sluiten aan op de raamwerkkaart van de openbare ruimte (zie pagina hiernaast). Binnen dit raamwerk zijn ook de bijzondere investeringen benoemd, zoals het Oude IJsselpark en de passerelle.

In figuur 143 zijn de ontwikkelvelden weergegeven, inclusief een globale fasering.

Figuur 140: fasering elementen in Spoorzone Doetinchem

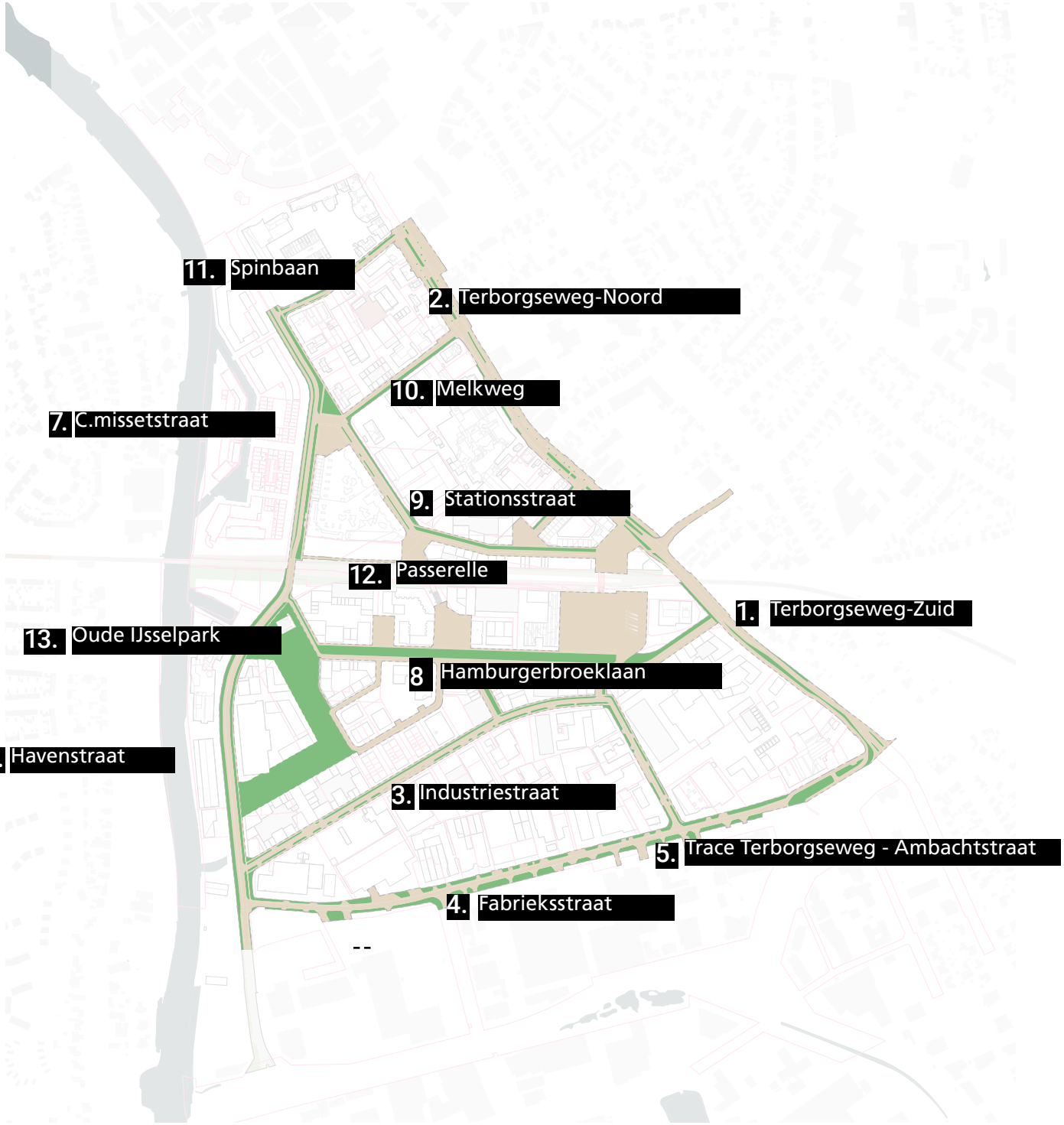
Fasering elementen in Spoor	Indicatieve planning startbouw en uitvoering
Stationsknooppunt	
Ondertunneling	2031/2032
Stationspleinen + gebouwd fietsparkeren	2032/2033
Mobiliteitshub + bus	2029/2030
Ontwikkelvelden	
Stationskwartier - Ontwikkelveld 1 (Sturko)	2031-2032
Stationskwartier - Ontwikkelveld 2 (Naoberhoek)	2029-2030
Stationskwartier - Ontwikkelveld 3 (Station)	2034-2036
Stationskwartier - Ontwikkelveld 4 (H-blok)	2034-2036
Stationskwartier - Ontwikkelveld 5a (Laborijn-Noord)	2027-2030
Stationskwartier - Ontwikkelveld 5b (Laborijn-Zuid)	2032-2036
Oude Ijsseloevers - Ontwikkelveld 1 (Petfood)	n.v.t.
Oude Ijsseloevers - Ontwikkelveld 2a (Graafschapcollege)	2030-2032
Oude Ijsseloevers - Ontwikkelveld 2b (Ketelhuis)	2030-2032
Oude Ijsseloevers - Ontwikkelveld 3 (Kop Hamburgerbroeklaan)	2032-2036
Oude Ijsseloevers - Ontwikkelveld 4 (Industriestraat)	2032-2036
Oude Ijsseloevers - Ontwikkelveld 5	2032-2034
Werken & Leren - Ontwikkelveld 1 (Ambacht)	2029-2030
Werken & Leren - Ontwikkelveld 2 (Industrie)	2032-2036
Werken & Leren - Ontwikkelveld 3 (Arriva)	2032-2036
Ambachtelijke stedelijkheid - Ontwikkelveld 1 (Streeckgenoot)	2032-2036
Ambachtelijke stedelijkheid - Ontwikkelveld 2	n.v.t.
(Hoofd-)ontsluitingsstructuren	
1. Terborgseweg Zuid	2032-2036
2. Terborgseweg Noord	2032-2036
3. Industriestraat-Ambachtstraat	2032 en 2035/2036
4. Fabriekstraat	2032-2036
5. Trace Terborgseweg-Ambachtstraat	2034-2036
6. Havenstraat	2034-2036
7. C. Missetstraat	2034-2036
8. Hamburgerbroeklaan	3032-2033
9. Stationsstraat	2033-2034
10. Melkweg	2035-2036
11. Spinbaan	2035-2036
12. Passerelle	2032-2033
13. Oude Ijsselpark	2031-2032

Figuur 141: specials raamwerk Spoorzone

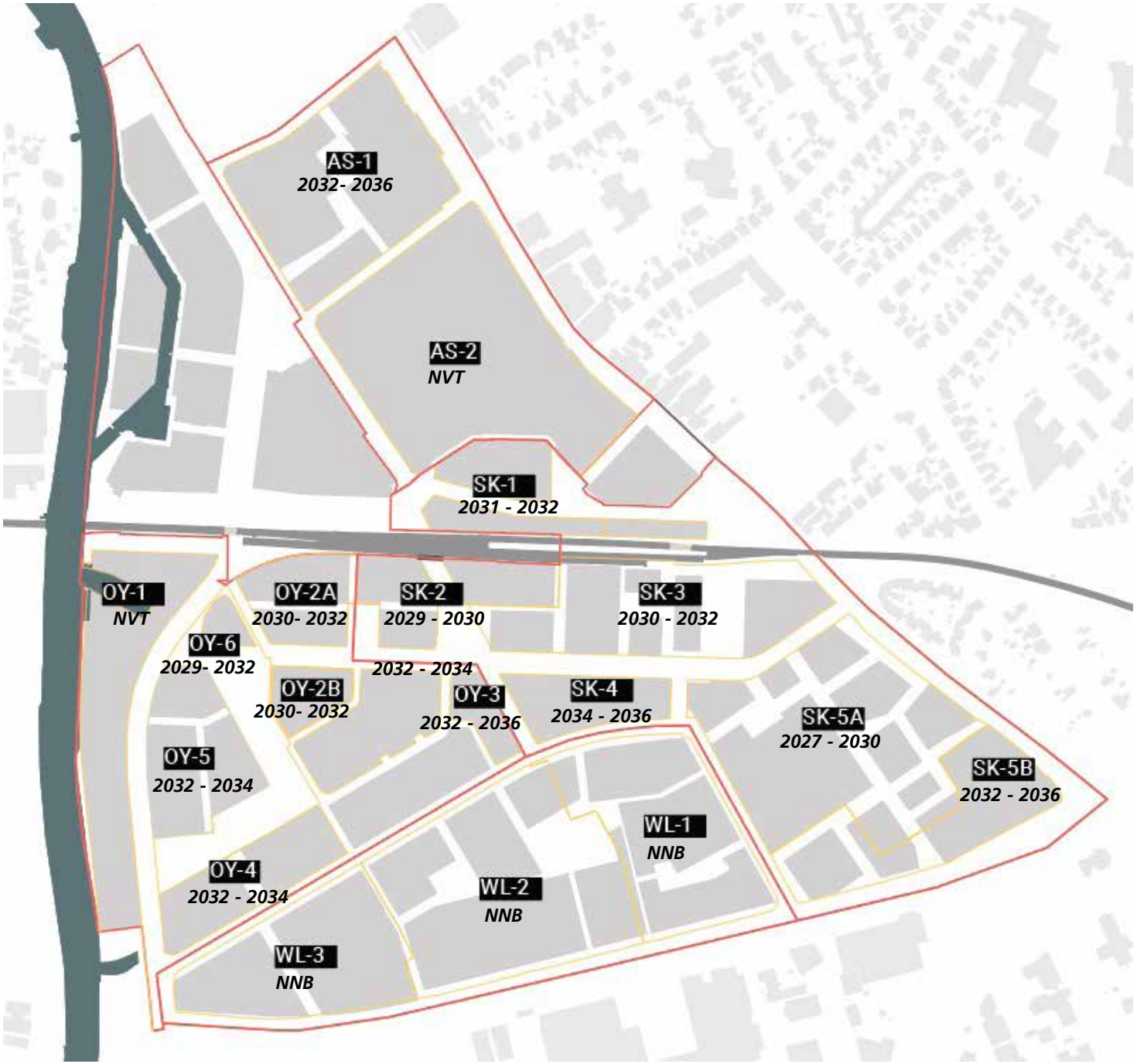


1. Terborgseweg-Fietstunnel
2. Stationspassage
3. Passerelle
4a. Stationsplein-noord
4b. Stationsplein-zuid
4c. Busplein
5. Sturkoplein
6a. Iseldoksplein
6b. Naoberplein
7. Buurtplein
8. Oude IJsselpark
9. C.Missetplein

Figuur 142: wegvlakken raamwerk openbare ruimte



Figuur 143: ontwikkelvelden en indicatieve fasering



4.3. Haalbaarheid

4.3.1. Opzet van het financieel raamwerk

De financiële haalbaarheid van het gebiedsprogramma is globaal onderzocht voor de ontwikkelvelden, hoofdstructuren en het Stationsknooppunt. Daarnaast zijn potentiële investeringen in de directe omgeving van de Spoorzone benoemd. Deze vallen buiten de scope van het gebiedsprogramma, maar worden voor de volledigheid genoemd.
Het onderzoek naar de financiële haalbaarheid van het gebiedsprogramma en de financieringsbehoefte is opgebouwd uit drie onderdelen:

1. Businesscase Spoorzone
2. Investeringsagenda Stationsknooppunt en mobiliteitshub
3. Bovenwijkse infrastructuur Doetinchem 2036 (Mobiliteitsvisie)

Businesscase Spoorzone
In de businesscase zijn de ontwikkelvelden en de hoofdstructuren opgenomen. Ook de programmabegroting maakt deel uit van de businesscase. Voor de ontwikkelvelden zijn globale grondexploitaties opgesteld. Voor de hoofdstructuren en de programmabegroting zijn afzonderlijke ramingen gemaakt.

Investeringsagenda Stationsknooppunt en mobiliteitshub
In de investeringsagenda staan alle investeringen in en rondom het Stationsknooppunt, zoals de voetgangerstunnel onder het spoor, gebouwde parkeervoorzieningen en de herinrichting van de stationspleinen. Ook zijn indicatief bijdragen geraamd vanuit de nabijgelegen ontwikkelvelden die het bezoekersparkeren afwikkelen in de mobiliteitshub.

Bovenwijkse infrastructuur Doetinchem 2036 (Mobiliteitsvisie)
In de directe omgeving van de Spoorzone zijn ook diverse potentiële i nvesteringen aan de orde die los staan van de ontwikkelingen in de Spoorzone, maar elkaar wel kunnen beïnvloeden (o.a. ontwerpprincipes, werkgrenzen, fasering).

4.3.2. Samenvatting financiële haalbaarheid en financieringsbehoefte

Om de ambities van het gebiedsprogramma waar te maken, moet rekening worden gehouden met een financieringsbehoefte van circa circa € 35,0 mln (exclusief BTW). Als ook de investeringen in de directe omgeving worden meegenomen, ontstaat een globale financieringsbehoefte van circa € 54,0 mln. (+ diverse pm-posten). Voor gebiedsprogramma's van binnenstedelijke herstructureringen en stationsomgevingen geldt dat de financiering bij vaststelling vaak nog niet volledig beschikbaar is.
Via de meerjarenbegroting kunnen jaarlijks onderdelen die concreter zijn en een financieel besluit nodig hebben, worden meegenomen. Andere onderdelen volgen later. Zo ontstaat samenhang tussen de financiële besluitvorming over ontwikkelvelden, investeringen in het Stationsknooppunt en/of de hoofdstructuren en de faseringsstrategie.

Bij ramingen en resultaten gelden de volgende kanttekeningen:

- In de ramingen zijn alle ambities opgenomen; verdere keuzes kunnen of moeten nog worden gemaakt.
- Optimalisaties in de hoofdstructuren zijn (nog) niet onderzocht. De zoektocht naar cofinanciering en subsidies is in volle gang, vooral voor de Investeringsagenda Stationsknooppunt en mobiliteitshub en de ontwikkelvelden. Een goed voorbeeld zijn de al toegekende WOKT-middelen.

De resultaten van de ontwikkelvelden zijn gebaseerd op globale grondexploitaties en niet op concrete ontwerpen, maar op het laadvermogen van toekomstige programma's en gebouwde parkeeroplossingen.
Deze globale grondexploitaties kunnen bij verdere uitwerking positief als negatief wijzigen.

4.3.3. Gefaseerde besluitvorming financiën Spoorzone Doetinchem

Een belangrijk strategisch uitgangspunt voor dit gebiedsprogramma is een gefaseerde financiële besluitvorming. Deze wordt meer in detail uitgewerkt in de uitvoeringsagenda. Daarmee wordt het gebiedsprogramma, naast een ruimtelijk en beleidsmatig uitgangspunt, ook een financieel sturingsinstrument voor college en raad (budgetrecht).

Ontwikkelvelden: vaststellen grondexploitatie en sluiten anterieure overeenkomsten
Voor ontwikkelvelden vindt afzonderlijke besluitvorming plaats over budgettaire uitgangspunten, gekoppeld aan het omgevingsplan of een BOPA.
Voor gemeentelijke grondposities verloopt dit via het vaststellen van een grondexploitatie. Bij ontwikkelvelden waar de gemeente een facilitair grondbeleid voert, gebeurt dit aan de hand van een anterieure overeenkomst met realisatie- en financiële afspraken.

Hoofdstructuren: budget-/kredietaanvraag
De investeringen in de hoofdstructuren worden aangevraagd op het moment dat deze nodig zijn, bijvoorbeeld wanneer meerdere ontwikkelvelden bijna klaar zijn. Jaarlijks wordt via de uitvoeringsagenda beoordeeld welke hoofdstructuren op korte termijn moeten worden aangelegd, met bijbehorende budget-/kredietaanvragen.

Programmabegroting: algemene programmakosten
De stand van de algemene programmakosten, zoals programmamanagement, communicatie, marketing en placemaking,wordt bijgehouden in het Meerjarenperspectief Ontwikkellocaties (MPO).
Het zijn kosten van het gebiedsprogramma die mogelijk niet volledig worden terugverdiend, maar deze zijn wel noodzakelijk voor programmasturing en branding van de Spoorzone.

Figuur 144: indicatieve resultaten en financieringsbehoefte Spoorzone Doetinchem

Indicatieve resultaten en financieringsbehoefte Spoorzone Doetinchem	Totaal Spoorzone e.o.	Totaal gebiedsprogramma Spoorzone
Businesscase Spoorzone		
Ontwikkelvelden	€ 6.600.000	
Hoofd- en ontsluitingstructuren (incl. Passerelle en Oude IJsselpark)	-€ 21.800.000	
Programmakosten	-€ 4.800.000	
Resultaat		**€ -20.000.000**
Investeringsagenda Stationsknoopunt + mobiliteitshub		
Stationsknooppunt	-€ 16.700.000	
Mobiliteitshub	-€ 8.300.000	
WOKT-subsidie (deel Spoorzone)	€ 10.600.000	
Resultaat		**€ -14.400.000**
Bovenwijkse infrastructuur Doetinchem 2036 (Mobiliteitsvisie)		
Terborgseweg Noord	PM	
Fietstunnel Terborgseweg	€ -18.400.000	
Herinrichting Missetstraat van 50 km/h naar 30 km/h	PM	
Herinrichting Fabriekstraat (trace kruising Ambachtstraat - Havenstraat)	PM	
Herinrichting Havenstraat (trace vanaf zuidzijde Oude Ijsselpark - Bedrijvenweg)	PM	
Spinbaan	€ -400.000	
Melkweg	€ -400.000	
Totaal	**€ -53.600.000**	**€ -34.400.000**

Stationsknooppunt + mobiliteitshub: budget-/kredietaanvraag
De investeringen in het Stationsknooppunt (inclusief mobiliteitshub) worden aangevraagd zodra de plannen voor de herinrichting van het station en de realisatie van de mobiliteitshub voor besluitvorming voorliggen. Vooruitlopend hierop worden plankostengemaakt. Daarvoor wordt krediet aangevraagd, of worden externe middelen (zoals subsidie) ingezet.

4.3.4. Dekkingsbronnen voor financieringsbehoefte

De financieringsbehoefte van het gebiedsprogramma is groot (zie figuur 144). Hiervoor moet de komende jaren aanvullende dekking gevonden worden.
Na vaststelling van het gebiedsprogramma worden een aantal onderdelen met voorrang verder uitgewerkt, zoals de ontwikkelvelden Laborijnlocatie en Naoberhoek. Ook het Stationsknooppunt in combinatie met de mobiliteitshub krijgt prioriteit. Tegelijkertijd worden de dekkingsmogelijkheden verder verkend waar mogelijk ingezet.

Ontwikkelvelden: grondexploitatie en bovenwijks kostenverhaal
In ontwikkelvelden waar sprake is van volledig grondeigendom verloopt de dekking van kosten en opbrengsten via de grondexploitatie. Het streven is altijd een minimaal sluitende grondexploitatie.
Ontwikkelvelden in handen van particuliere eigenaren of marktpartijen worden via kostenverhaal gefinancierd, om de gemeentelijke investeringen af te dekken. Het gaat om onder andere het vergoeden van gemeentelijke apparaatskosten en bijdragen in bovenwijkse investeringen in de openbare ruimte (hoofdstructuren en eventuele nieuwe toekomstige openbare ruimte).

Hoofdstructuren in nota bovenwijks
De hoofdstructuren zijn onlosmakelijk verbonden met het realiseren van de ontwikkelvelden en het Stationsknooppunt. Deze investeringen hebben een bovenwijks karakter, omdat meerdere ontwikkelvelden binnen de Spoorzone profiteren van deze investeringen.
Per ontwikkelveld wordt beoordeeld in welke mate de grondexploitatie kan kan bijdragen aan de investeringen in de hoofdstructuur. Als een grondexploitatie, ongeacht of deze van de gemeente of een andere initiatiefnemer is, een tekort kent of neutraal sluit, is een bijdrage niet mogelijk.
In de Nota Bovenwijkse voorzieningen wordt de toerekening van deze hoofdstructurele investeringen aan de ontwikkelvelden binnen de Spoorzone verder onderbouwd. Als ook de bestaande stad of andere gebiedsontwikkelingen profiteren, wordt dit daarin meegenomen.
Ontbrekende dekking wordt gezocht in subsidies en eigen middelen, bijvoorbeeld via het Investeringsfonds Doetinchem 2036 of extra structurele lasten in de begroting.

Programmabegroting
Idealiter worden de algemene kosten voor het gebiedsprogramma doorberekend aan de grondexploitaties van de ontwikkelvelden.
De grondexploitaties zijn mogelijk onvoldoende in staat om de investeringen in de hoofdstructuren te dragen.

Stationsknoop en parkeerfonds
Voor de investeringen in het Stationsknooppunt (inclusief mobiliteitshub) zijn bijdragen van hogere overheden (cofinanciering) noodzakelijk om de ambities waar te maken. Hier wordt nadrukkelijk op ingezet. Daarnaast worden diverse subsidiemogelijkheden verkend. De aanvraag voor WOKT-subsidie (woningbouw op korte termijn) heeft, een bijdrage van € 19,6 mln. excl. Btw opgeleverd voor Doetinchem, waarvan indicatief € 10,6 mln. Aan investeringen in de Spoorzone kan worden gelabeld. Een andere dekkingsmogelijkheid verloopt via de Nota Bovenwijkse Voorzieningen. In deze nota zijn de bovenwijkse voorzieningen opgenomen die in de komende 10-15 jaar in Doetinchem worden gerealiseerd, en wordt aangegeven welke gebiedsontwikkelingen binnen de gemeente hieraan moeten bijdragen. Het Stationsknooppunt is ook als bovenwijkse voorziening aangemerkt. Het gemeentelijk parkeerfonds blijft nadrukkelijk beschikbaar voor de uitdagingen van parkeren in de spoorzone in het algemeen en bij de stationsknoop in het bijzonder.

Subsidies
Subsidies zijn er in vele vormen, op provinciaal en Rijksniveau. Voorbeelden hiervan is de eerdergenoemde WOKT-regeling, maar ook de woningbouwimpuls. Voor de Laborijnlocatie is een Woningbouwimpuls-subsidie (WBI) van € 3,1 mln. ontvangen. Ook is er reeds subsidie ontvangen voor “flexcity” en de huisvesting van 60 studenteneenheden in de Spoorzone. Flexcity gaat om de bouw van 300 modulaire woningen in de Spoorzone.
Voor toekomstige ontwikkelvelden liggen er wellicht ook aanvullende mogelijkheden. Daarnaast zijn er diverse sectorale subsidies beschikbaar, gericht op klimaatadaptatie, duurzame energie en vergroening.
Ook hiervoor moeten de kansen verder worden verkend.
Tot slot geldt dat vanaf 2025 op Rijksniveau de Realisatiestimulans is ingesteld. Dit is een bijdrage van het Rijk van € 7.000 per betaalbare woning waarvan de bouw is gestart.
De huidige regeling loopt tot en met 2029. Met de ontwikkelvelden Laborijnlocatie en Naoberhoek kan het gebiedsprog ramma ervoor zorgen dat de benodigde financiële middelen via deze regeling naar Doetinchem toekomen.

Eigen middelen
Het sluitstuk van de dekkingsmogelijkheden bestaat uit eigen middelen, zoals het Investeringsfonds Doetinchem 2036 en/of deels extra structurele lasten in de begroting.

4.3.5. Risico's en kansen

Een voortvarende uitrol van het gebiedsprogramma is mede afhankelijk van een aantal risico's en kansen en de mate waarin we deze kunnen beperken of benutten. Hieronder staan de belangrijkste die nu in beeld zijn.

Marktomstandigheden en afzetbaarheid programma's

De marktomstandigheden voor nieuwbouwwoningen zijn momenteel gunstig. Hoe dit zich de komende jaren ontwikkelt is onzeker en ligt buiten de invloed van de gemeente. Het grote aandeel niet-grondgebonden woningen in het gebiedsprogramma vraagt om aandacht, zodat de markt niet wordt overvoerd. Teveel aanbod kan leiden tot lange verkooptijden en mogelijk afstel van projecten. Balans in het aanbod is daarom belangrijk. Daarnaast bestaan de programma's niet alleen uit woningbouw, maar ook uit werken en maatschappelijke functies. Zeker maatschappelijke functies brengen extra risico's met zich mee. Deze partijen hebben immers vaak minder financiële armslag dan commerciële organisaties. Per ontwikkelveld zijn gemengde programma's voorzien. Als een deel van het integrale programma niet wordt afgenomen, bestaat het risico dat het hele programma vertraging oploopt of niet doorgaat. Belangrijkste maatregel is daarom: vroegtijdig signaleren van marktgeluiden en waar nodig maatwerk leveren.

Parkeren

De parkeeroplossingen in de Spoorzone zijn overwegend gebouwd per ontwikkelveld. Dat vraagt om aandacht voor eigenaarschap en duurzame organisatie en exploitatie van deze buurtparkeerhubs. Een belangrijke voorwaarde is de invoering van betaald parkeren in de Spoorzone Doetinchem. Zonder betaald parkeren zullen marktpartijen minder snel tot geen gebouwde parkeeroplossingen aanbieden. Daarna moet gemonitord worden hoe de markt reageert op de waardesprong van parkeren (bewoners, ondernemers en overige partijen) en waar nodig worden maatregelen genomen.

Coalitievorming en Stationsknooppunt

Voor nadere planvorming en de realisatie van het Stationsknooppunt is het cruciaal dat een hecht collectief wordt gevormd met betrokken stakeholders (Provincie, Arriva, NS en ProRail). De gemeente kan deze grootschalige ingreep niet alleen uitvoeren, zowel fysiek als financieel niet. Het vormen van een coalitie met afspraken over realisatie en financiering heeft de hoogste prioriteit. Niet alleen om het Stationsknooppunt als visitekaartje van Doetinchem te realiseren, maar ook om omliggende ontwikkelvelden met woningbouw en andere functies mogelijk te maken.

Initiatieven derden komen niet van de grond

De gemeente heeft niet in alle ontwikkelvelden grondposities en is afhankelijk van grondeigenaren en hun initiatieven. Dit kan zorgen voor vertraging.
Als dat wordt gesignaleerd, wordt de ontwikkelstrategie heroverwogen en waar nodig bijgesteld.

Netcongestie

Netcongestie is een risico voor Doetinchem. In de Spoorzone spelen we hierop in door ontwikkelvelden zoveel mogelijk zelfvoorzienend en netbewust te laten ontwikkelen.

RO-procedures

Voor de Spoorzone worden nog diverse omgevingsplanwijzigingen en/of BOPA's opgesteld en in procedure gebracht. Het risico van een Raad van State procedure is altijd aanwezig, met een mogelijke vertraging van minimaal 1,5 jaar. Door zorgvuldige planvorming en participatie met de omgeving proberen we dit risico te minimaliseren.

Financiële haalbaarheid

Alle genoemde factoren kunnen in meer of mindere mate de financiële haalbaarheid positief of negatief beïnvloeden. Met gefaseerde financiële besluitvorming tijdens de looptijd van het gebiedsprogramma kan tussentijds worden geanticipeerd op tegen- en meevallers. Bepaalde ontwikkelvelden of investeringen kunnen worden uitgesteld, versoberd of zelfs niet uitgevoerd. Financiële sturing, de faseringsstrategie en besluitvorming in college en raad zijn nauw met elkaar verbonden.
Daarnaast besteden we continu aandacht aan de financiële sturing van het gebiedsprogramma, met onder meer:

- optimalisatie van de grondexploitaties;
- binnenhalen van subsidies en cofinanciering van hogere overheden;
- maximaal benutten van de mogelijkheden voor kostenverhaal.

4.3.6. Planologisch onderzoeken

De haalbaarheid richt zich ook op de ruimtelijke en milieukundige aspecten in de Spoorzone. Op basis van de toegestane en aanwezig milieucategorieën is in beeld gebracht welke belemmeringen mogelijk aanwezig zijn voor de transformatie naar een gemengd gebied met wonen, werken, leren en ontmoeten. In bijlage zijn de onderzoeken opgenomen voor geluidshinder van bedrijven, wegverkeerslawaai, geluid van het spoor, trillingen, veiligheid en geurhinder. Vooral geluid en milieuzonering van bestaande bedrijven zijn belangrijke aandachtspunten.

4.3.7. Bestaande bedrijfsactiviteiten

Voor de Spoorzone is een bedrijvenlijst opgesteld. Deze lijst geeft per bedrijf het adres en de activiteiten weer. Op basis van de activiteiten is per bedrijf een milieucategorie bepaald. In de kaart (zie figuur 145) zijn deze milieucategorieën vergeleken met de milieucategorieën op basis van het omgevingsplan.
De percelen zijn ingekleurd op basis van de maximaal toegestane categorie. Met stippen is aangegeven welke bedrijven in welke categorie aanwezig zijn.

Hieruit blijkt dat bedrijven vaak minder zwaar belastend zijn dan planologisch mogelijk is. Er zijn drie specifiek bestemde bedrijven.
Dit betreft de diervoederfabriek (categorie 4.1), de machinefabriek (categorie 3.2) en de papierfabriek (categorie 4.1). De activiteiten van de papierfabriek worden planologisch ingeperkt door de geluidzone. Omdat de papierfabriek en de machinefabriek geen standaard milieucategorie hebben, zijn ze niet opgenomen in de kaart met 'bedrijf tot en met categorie'.

4.3.8. Afwaardering milieucategorieën

Uit de analyse blijkt dat de feitelijke milieucategorieën in de praktijk vaak lager zijn dan de maximaal toegestane milieucategorieën.
Gezien de gewenste transformatie naar een gebied met wonen en werken, wordt de toegestane milieucategorie op zijn vroegst 1 jaar na de bekendmaking van het ontwerp gebiedsprogramma Spoorzone Doetinchem met een omgevingsplanwijziging teruggebracht naar maximaal bedrijfscategorie 3.1. Dit doen we in het kader van de passieve risicoaanvaarding. Daarbij worden de rechten van bestaande bedrijven gerespecteerd.
Bij een aanpassing wordt altijd geregeld dat de bestaande vergunde bedrijfsactiviteit op een perceel toegestaan blijft. Wanneer een bedrijf verdwijnt of zich een nieuw bedrijf vestigt, wordt teruggevallen op de nieuwe, lagere milieucategorie. In figuur 146 is per perceel aangegeven welke percelen afgewaardeerd worden naar bedrijfscategorie 3.1. De machinefabriek en de papierfabriek zijn niet meegenomen in de afwaardering, omdat planologisch al is geregeld dat alleen deze specifieke functie daar mogelijk zijn.
De diervoerderfabriek is wel specifiek bestemd, maar heeft daarnaast nog een standaard milieucategorie 3.2. Deze standaard milieucategorie wordt teruggebracht naar milieucategorie 3.1.

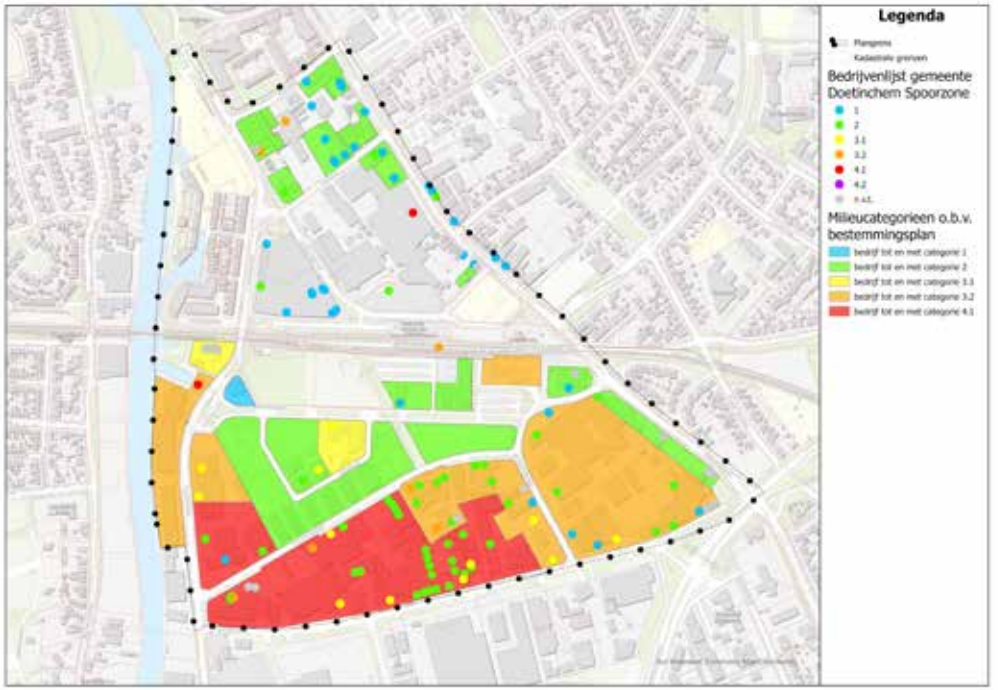
4.3.9. Nieuwe planologische mogelijkheden

Naast het afwaarderen van ongebruikte bedrijfscategorieën biedt het gebiedsprogramma nieuwe planologische mogelijkheden. Het gaat bijvoorbeeld om intensivering van bebouwingsmogelijkheden (bebouwingsoppervlaktes, hoogtes) en nieuwe functies. Dit alles binnen de ontwikkelkaart en spelregels zoals vastgelegd in dit gebiedsprogramma.

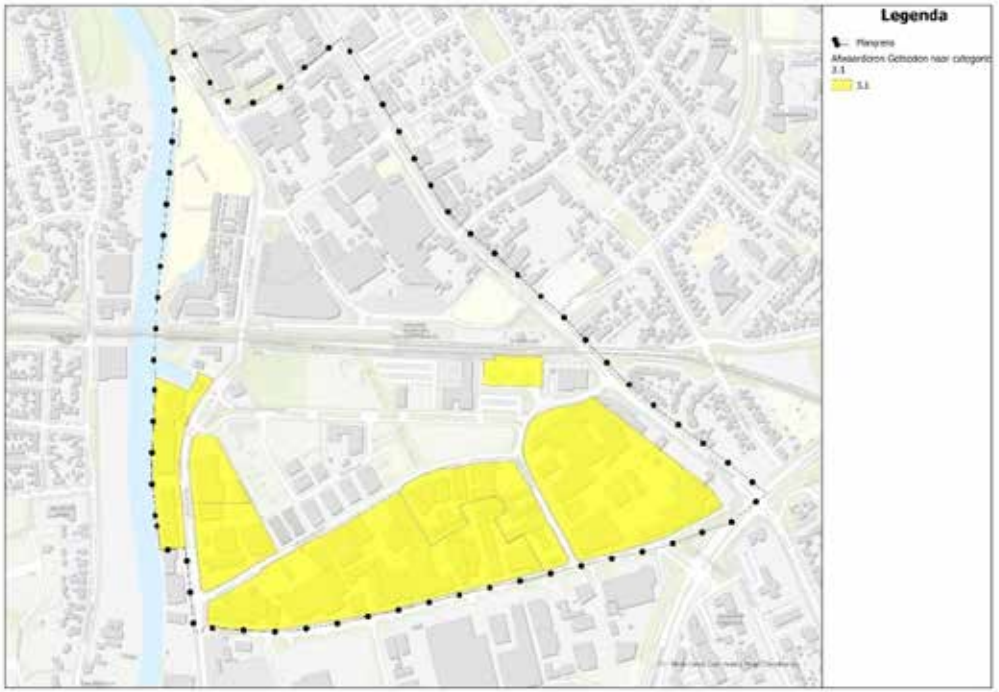
4.3.10. Planologisch uitgangspunten ruimtelijke procedure

De ontwikkelstrategie gaat uit van afzonderlijke omgevingsplanwijzigingen of omgevingsvergunningen voor buitenplanse omgevingsplanactiviteiten (BOPA) per ontwikkelveld c.q. (deel)project. Waar de gemeente actief grondbeleid voert, stelt zij het ruimtelijke product op en voert de procedure.
Waar de gemeente een faciliterende rol heeft, ligt het opstellen van de motivering en het uitvoeren van bijbehorende onderzoeken bij marktpartijen en heeft de gemeente een toetsende rol. Vervolgens voert de gemeente zelf de RO-procedure.

Figuur 145: vergelijking milieucategorieën met huidige categorie bedrijven



Figuur 146: overzichtskaart met bijstelling milieucategorie 3.1.



5.0. Participatie en gebiedscommunicatie

De ontwikkeling van Spoorzone vraagt om meer dan fysieke verandering. Minstens zo belangrijk is het betrekken van mensen en organisaties die hier wonen, werken of straks onderdeel worden van het gebied. Met gerichte participatie en gebiedscommunicatie bouwen we stap voor stap aan draagvlak, betrokkenheid en een herkenbaar gezamenlijk verhaal.

5.1. Participatie

De opgave is groot en complex, met verschillende deelprojecten, belangen en partners. Participatie is hierdoor een onmisbaar onderdeel van het ontwikkelproces. Daarom bouwen we Spoorzone niet alleen voor, maar vooral met de stad. Zo blijft de ontwikkeling Doetinchems, een levendige en stadse plek met de warmte en nuchterheid van de Achterhoek.

Samen met de stad
Sinds 2022 betrekken we inwoners, ondernemers en organisaties actief bij de ontwikkeling. Dat doen we via de tweejaarlijkse gebiedscafés, waar we actualiteiten delen, ideeën ophalen en samenwerken aan het gebied. Daarnaast zijn er verdiepende sessies met specifieke doelgroepen, zoals jongeren, ondernemers en grondeigenaren.

Opbrengst tot nu toe
De bijeenkomsten leveren waardevolle inzichten op over thema's als bereikbaarheid, groen, levendigheid, (hoog)bouw, de relatie met de Oude IJssel en sociale veiligheid. Ze versterken ook eigenaarschap en vertrouwen in het proces. De volledige opbrengsten is op www.doetinchem.nl/spoorzone te vinden, onder het kopje 'Samenvatting gebiedscafés'.

Vervolg
Ook in de volgende fasen blijven we in gesprek met inwoners en partners.
We kiezen per onderwerp de passende vorm van participatie en houden de stad betrokken via herkenbare gebiedscommunicatie. Zo blijft Spoorzone zichtbaar groeien als ontwikkeling van en voor Doetinchem.

Figuur 147: sfeerbeelden gebiedscommunicatie





5.2. Gebiedscommunicatie

De ontwikkeling van Spoorzone gaat over meer dan stenen. Het gaat over mensen, organisaties en belangen die samen een nieuwe stadswijk vormgeven. Gebiedscommunicatie en strategisch omgevingsmanagement zijn daarbij sleutelbegrippen. Ze maken de voortgang zichtbaar, brengen belangen en verwachtingen in beeld en versterken draagvlak en besluitvorming.
Zo bouwen we aan een gebied dat niet alleen goed werkt, maar ook goed voelt.

Gebiedscommunicatie: zichtbaar, begrijpelijk en dichtbij
In Doetinchem gaan gebiedscommunicatie en omgevingsmanagement hand en hand. We betrekken inwoners, ondernemers en partners tijdig en communiceren open en eerlijk over voortgang en keuzes. Dat doen we via herkenbare kanalen zoals gebiedscafés, nieuwsbrieven, bijeenkomsten, social media en persoonlijke gesprekken.
Maar gebiedscommunicatie gaat verder dan alleen informeren.
Het gaat om het delen van verhalen die de ontwikkeling tastbaar maken. Verhalen van bewoners, ondernemers en pioniers die samen bouwen aan Spoorzone. Zo groeit begrip, trots en betrokkenheid op een manier die past bij Doetinchem.

Strategisch omgevingsmanagement: oog voor wie er al is
Spoorzone is geen leeg canvas, maar een levend gebied.
Strategisch omgevingsmanagement helpt belangen van omwonenden, ondernemers en instellingen vroegtijdig te herkennen en samen te werken aan oplossingen. Door helder te communiceren en samen te werken, voorkomen we misverstanden, benutten we lokale kennis en versterken we het draagvlak.

5.3. Branding en identiteit: Spoorzone als gezicht van de groeiende stad

Branding maakt zichtbaar waar Spoorzone voor staat. De identiteit van Spoorzone sluit aan bij het DNA van Doetinchem (nuchter, levendig en samen).

Naamgeving van het gebied
‘Spoorzone’ is nu een werknaam. De definitieve naam voor het gebied bepalen we samen met de stad. Bewoners, ondernemers en partners kunnen zelf namen aandragen.
De manier waarop we dat vormgeven wordt nog verder uitgewerkt. We bundelen alle binnengekomen ideeën en nemen daarna een definitief besluit over de naam.

Vervolg van de branding
De merkessentie vat de identiteit van het gebied samen. Via een herkenbare visuele stijl, consequente toon en storytelling, in bijvoorbeeld bouwborden, campagnes en placemaking, wordt zichtbaar waar Spoorzone voor staat, namelijk stedelijke ambitie met menselijke maat en de kracht van naoberschap.

Samenhang tussen communicatie, participatie en branding
Communicatie, participatie, branding en omgevingsmanagement versterken elkaar. Participatie brengt inhoud en betrokkenheid, communicatie zorgt voor transparantie en begrip, branding voor herkenning en trots en omgevingsmanagement voor verbinding met de bestaande omgeving. Samen vormen zij de basis voor een zorgvuldig en gedragen ontwikkelproces en een toekomstbestendige Spoorzone.

Figuur 148: sfeerbeelden gebiedscommunicatie





gemeente [gD] Doetinchem