

Gebiedsprogramma Spoorzone Doetinchem

De college van burgemeester en wethouders van Gemeente Doetinchem

gelezen het voorstel van "Gebiedsprogramma - Spoorzone Doetinchem" d.d. 9 december 2025.

Besluit;

Artikel I

Het ontwerp Gebiedsprogramma - Spoorzone Doetinchem, zoals opgenomen in Bijlage A vast te stellen..

Artikel II

Dit ontwerp voor zes weken ter inzage te leggen.

Artikel III

De raad te informeren met de bijgaande raadsmededeling.

Aldus vastgesteld door het Gemeente Doetinchem college van burgemeester en wethouders op 9 december 2025.

drs. L. Dennenberg
Secretaris

mr. M. Boumans MBA MPM
Burgemeester

Bijlage A Bijlage bij artikel I

Gebiedsprogramma - Spoorzone Doetinchem

1 Voorwoord

1.1 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 kwaliteiten 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 Doetinchem 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



2 Introductie

2.1 Inleiding

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.



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.

Figuur 1 : Plangebied Spoorzone



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

2.2 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 door de raad vastgestelde Structuurschets Spoorzone, in 2023. Het programma vertaalt de ambities uit de structuurschets verder naar heldere uitgangspunten, en 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 een 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. De uitvoering 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.

2.3 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 figuur3). 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 samenhangende toekomstbeeld voor de Spoorzone.

2.4 Leeswijzer

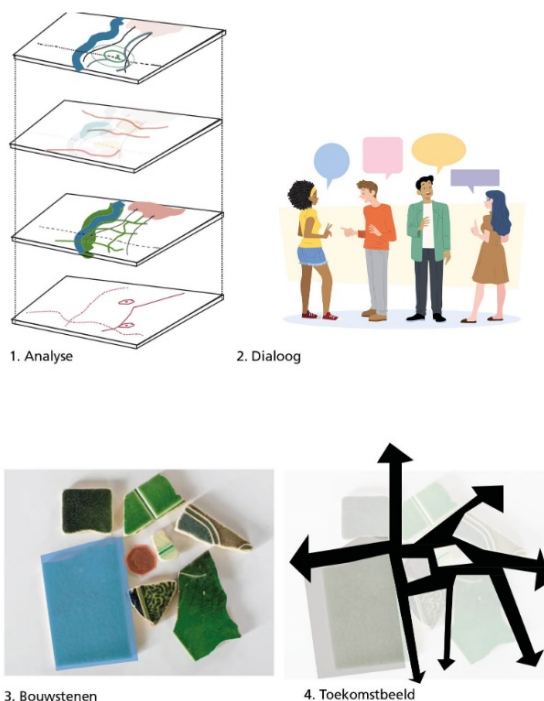
Dit gebiedsprogramma beschrijft hoe de Spoorzone zich de komende jaren ontwikkelt van toekomstbeeld naar uitvoering. De opbouw van het gebiedsprogramma en samenhang is hiernaast weergegeven (zie figuur 4). Het document is als volgt opgebouwd:

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

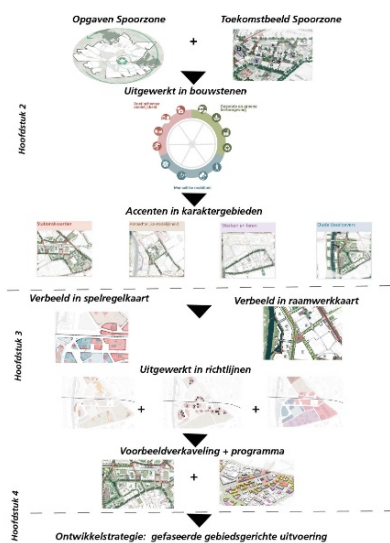
Hoofdstuk 2 presenteert het toekomstbeeld, opgebouwd uit twaalf bouwstenen.

Hoofdstuk 3 licht de ontwikkelruimte toe met richtlijnen die houvast bieden 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 financiële en planologische haalbaarheid.



Figuur 3: schema aanpak



Figuur 4: opbouw gebiedsprogramma



Figuur 5: Voorbeeldverkeveling Spoorzone 2036

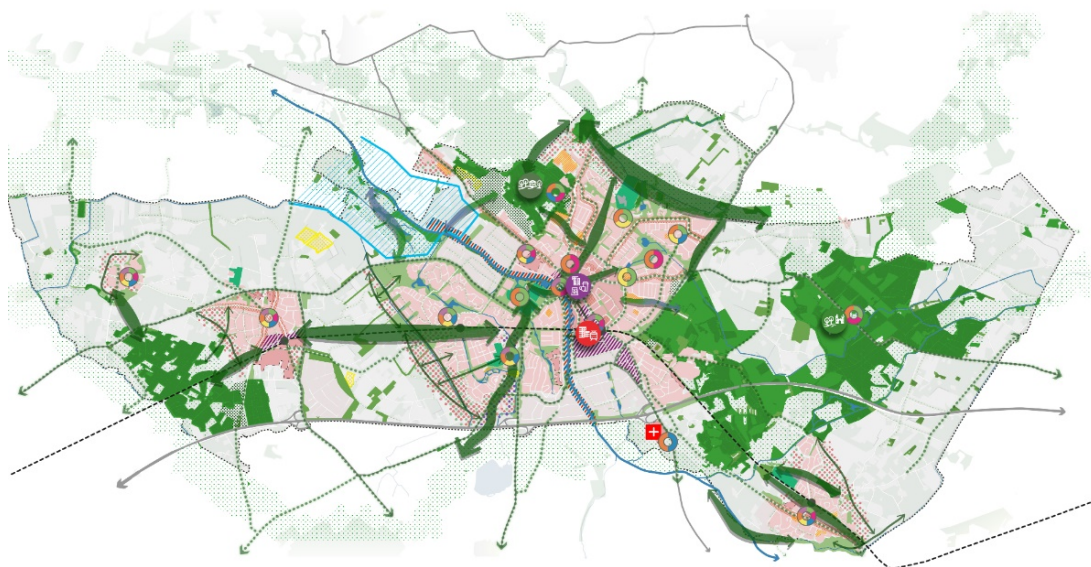


Figuur 6: 3D impressie van de Spoorzone in 2036

2.5 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, etc.) als uitgangspunt 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, bouwtijden functie leiden tot een onsaamhangend 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.



Figuur 7: visiekaart Omgevingsvisie Doetinchem

3 Toekomstbeeld

3.1 Inleiding

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

3.2 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 hoofdpoging 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 hoofdpoging 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

3.3 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 2.000 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 uitstapt. De Spoorzone is niet langer alleen een overstapplaats, 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.

3.4 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.



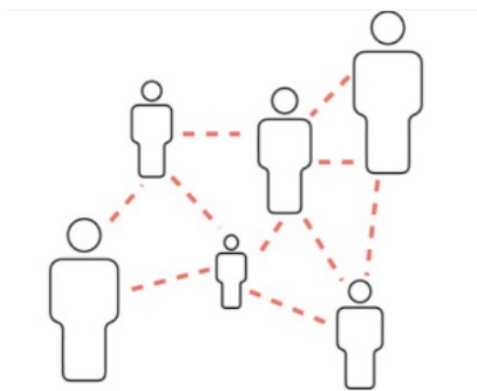
Figuur 9: bouwen vanuit kracht Doetinchem

3.5 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.

3.6 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 'mobiliteits-hubs' 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 10: een plek voor iedereen



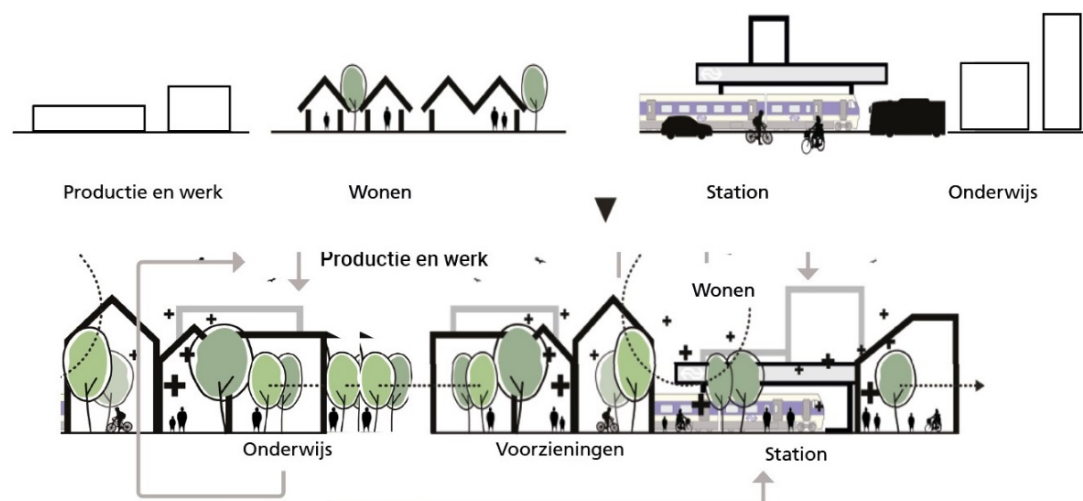
Figuur 11: goed bereikbaar en de voetganger

3.7 Energieneutraal en circulair

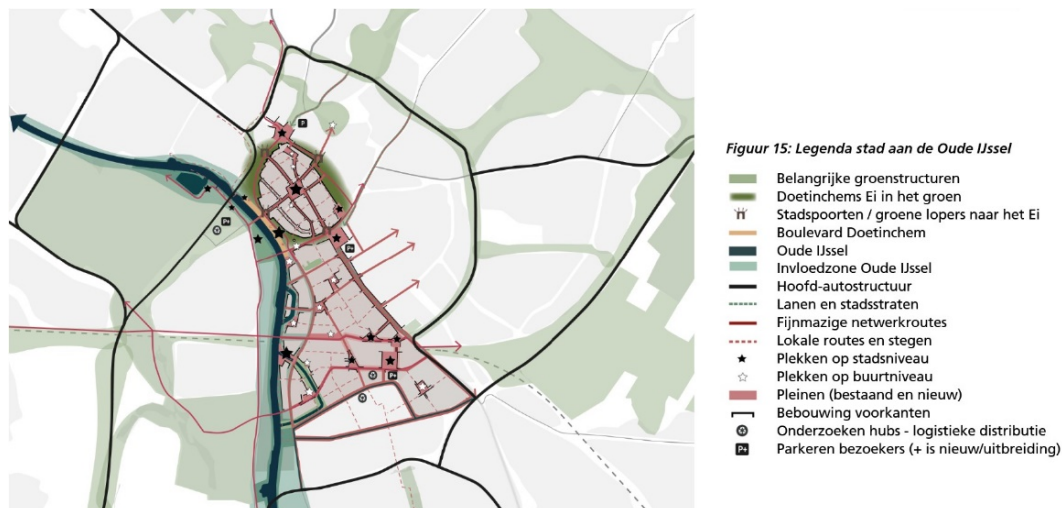
De Spoorzone Doetinchem wordt een voorbeeld van energie- en netbewust bouwen. Gebouwen worden ontworpen met een lage energievraag en maken optimaal gebruik van lokale opwek en opslag. Slimme energiesystemen zorgen voor balans tussen vraag en aanbod, afgestemd op het regionale netsysteem. Materialen en 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 zoals hennep, 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 12: energieneutraal en circulair



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



Figuur 14: stad aan de Oude IJssel en Figuur 15: legenda stad aan de Oude IJssel



Figuur 16: 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. Fietzers maken een ommetje door de buurt. Verderop zijn de bootjes in de nieuwe haven te zien. Stadswoningen en appartementen kijken uit op het park

4 Een wandeling door de Spoorzone in 2036

4.1 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.

4.2 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 plintengeven 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

4.3 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 voor 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

4.4 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.

4.5 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.

4.6 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.

4.7 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

4.8 Ontwikkelkompas

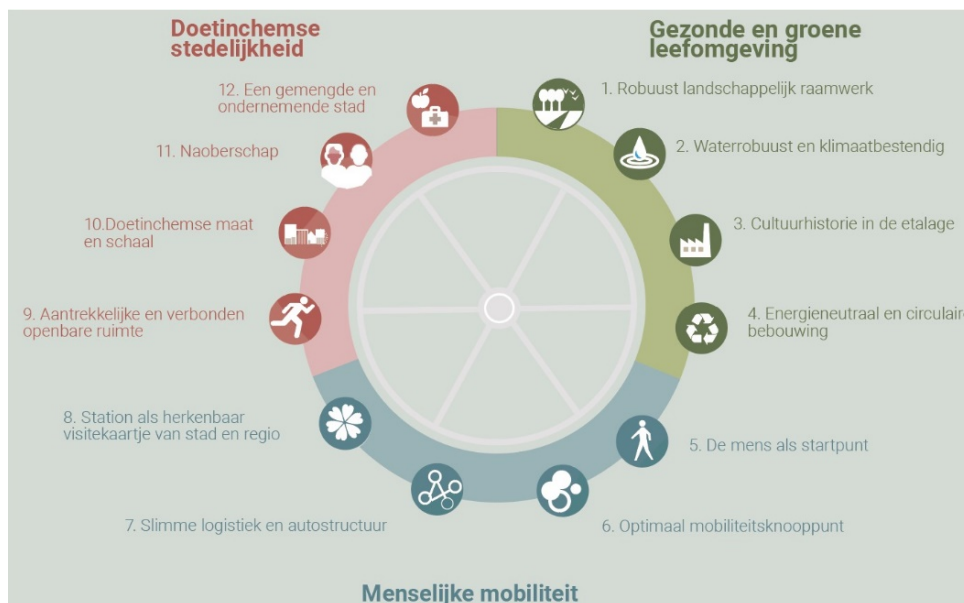
Het transformeren van de Spoorzone naar een bruisend stuk stad vergt een lange adem. Ons toekomstbeeld hebben wij daarom uitgewerkt in het ontwikkelkompas (zie figuur 21). Dit is een verdere uitwerking van het ontwikkelkompas zoals dit was opgenomen in de structuurschets

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

4.9 Robuust landschappelijk raamwerk

Het landschap vormt de basis voor een groene en verbonden Spoorzone. Het gebied krijgt een sterk groen raamwerk (zie figuur 21a) 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 dichterbij de stad komt. Ook de Hamburgerbroeklaan verandert in het Hamburgerbroekpark: een groene stadslaan met ruimte om te wandelen, spelen, water op

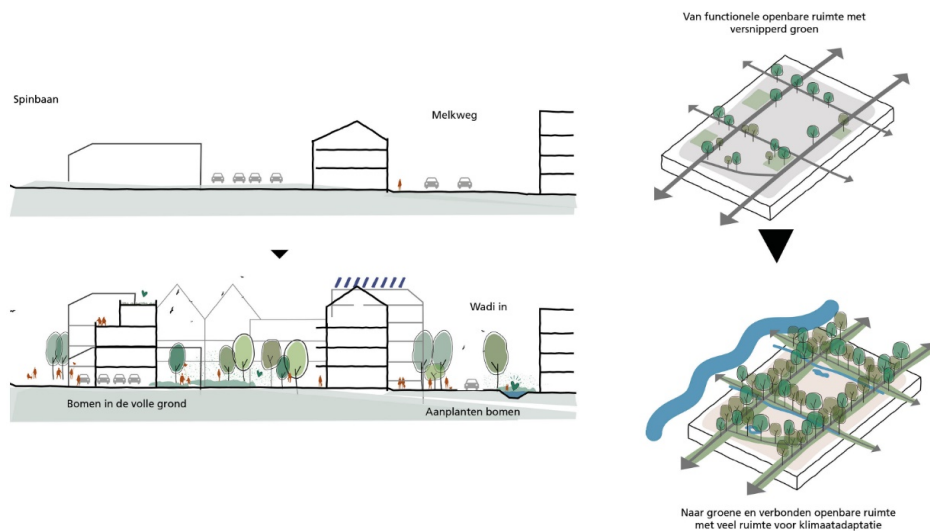
te vangen en planten en dieren een plek te geven. Bestaande bomen blijven zoveel mogelijk staan en worden aangevuld met nieuwe soorten. Groene binnenterreinen, bloemrijke randen en natuurlijke oevers zorgen voor meer natuur, verkoeling en afwisseling. Zo ontstaat een groene, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving, waar mensen graag bewegen, elkaar ontmoeten en de Oude IJssel echt deel uitmaakt van de stad.



Figuur 21a: robuust landschappelijk raamwerk



Figuur 22: sfeerbeeld Hamburgerbroekpark



Figuur 23: principes vergroenen van straten

4.10 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, binnenterreinen, op de daken en aan de gevels komt 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 24 raamwerk waterrobuust en klimaatbestendig



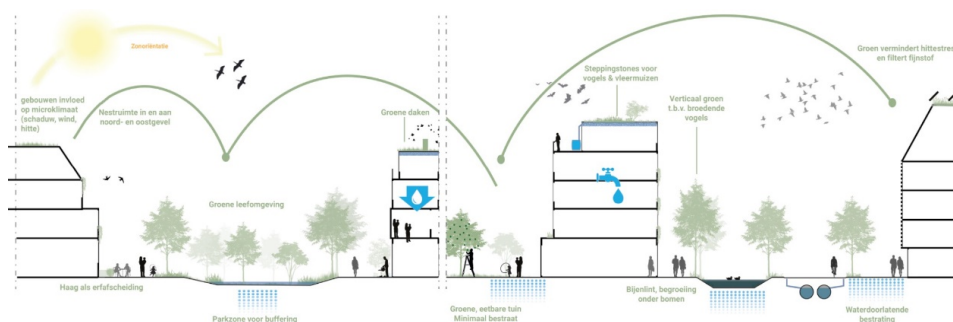
Figuur 25 sfeerbeelden klimaatbestendige ontwerpen



Figuur 26: sfeerbeeld openbare ruimte



Figuur 27: sfeerbeeld wonen aan het water



Figuur 28: principes waterrobuust en klimaatbestendigheid

4.11 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 (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.



Figuur 30: kaart cultuurhistorie in de etalage



Figuur 31: sfeerbeelden cultuurhistorie

4.12 Energieneutraal en circulaire bebouwing

In de Spoorzone Doetinchem werken we samen aan een wijk waar circulariteit de norm is. Het gebied fungeert als proeftuin en voorbeeld voor de Cirkelregio de Achterhoek. Nederland wil in 2050 volledig circulair te zijn. 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 deel-

batterijen 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.

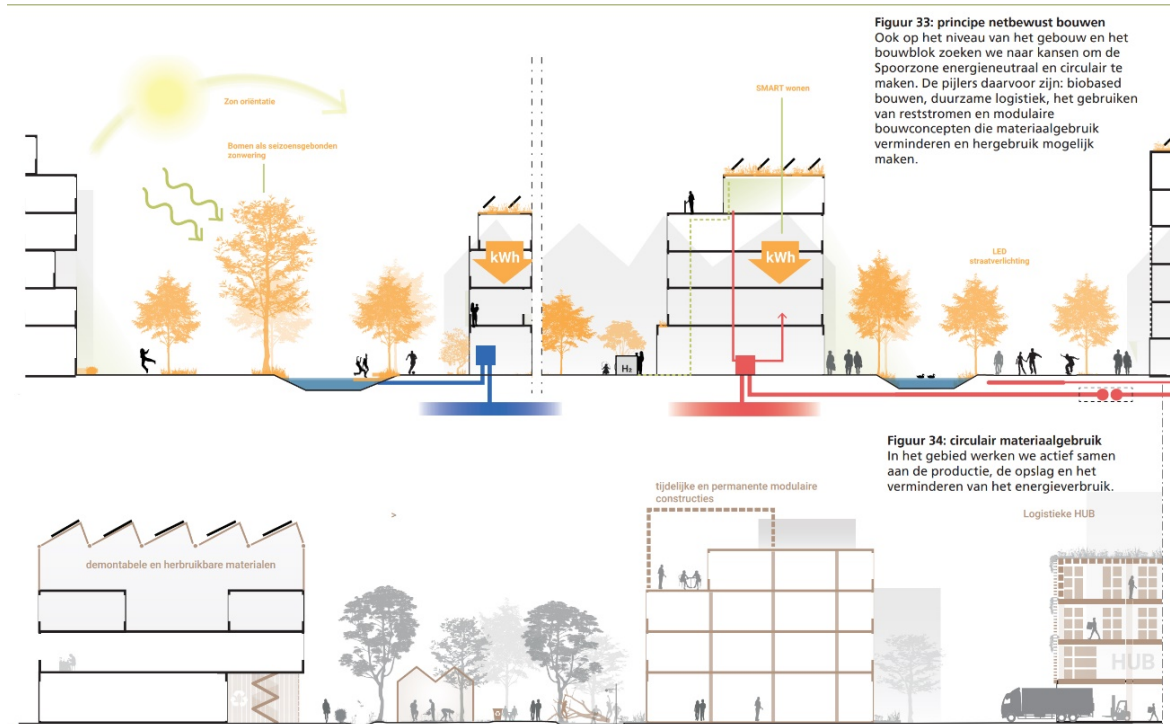


Beleid toekomstbestendig bouwen provincie Gelderland

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.
- **Energie neutraal 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 werkomgevingen.
- **Versterking van biodiversiteit:** Integratie van groenblauwe structuren en natuurinclusieve ontwerpprincipes.
- **Flexibiliteit en aanpasbaarheid:** Ontwikkelingen die kunnen meegroeien met veranderende maatschappelijke en demografische behoeften.
- **Efficient ruimtegebruik:** Focus op binnenstedelijke verdichting en herontwikkeling, in balans met bereikbaarheid en leefkwaliteit.

Figuur 32: toekomstbestendig bouwen



Figuur 33 en Figuur 34

4.13 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 ontwikkelen van aantrekkelijke wandelroutes langs de Oude IJssel (boardwalk), die recreatie, verblijf en verbinding combineren.

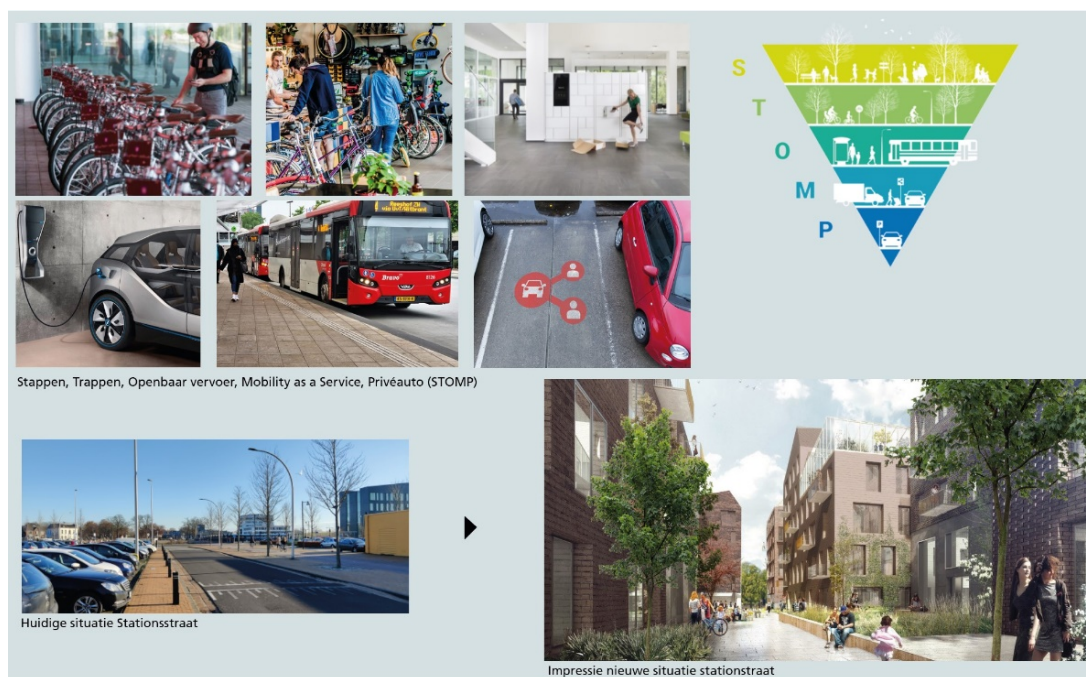
Deze netwerken sluiten aan op de binnenstadsvisie en zorgen voor een prettige balans tussen toegankelijkheid en bereikbaarheid.

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 34a: raamwerk voor de voetganger



Figuur 35: principe STOMP & Figuur 36: sfeerbeelden de mens als startpunt

4.14 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.

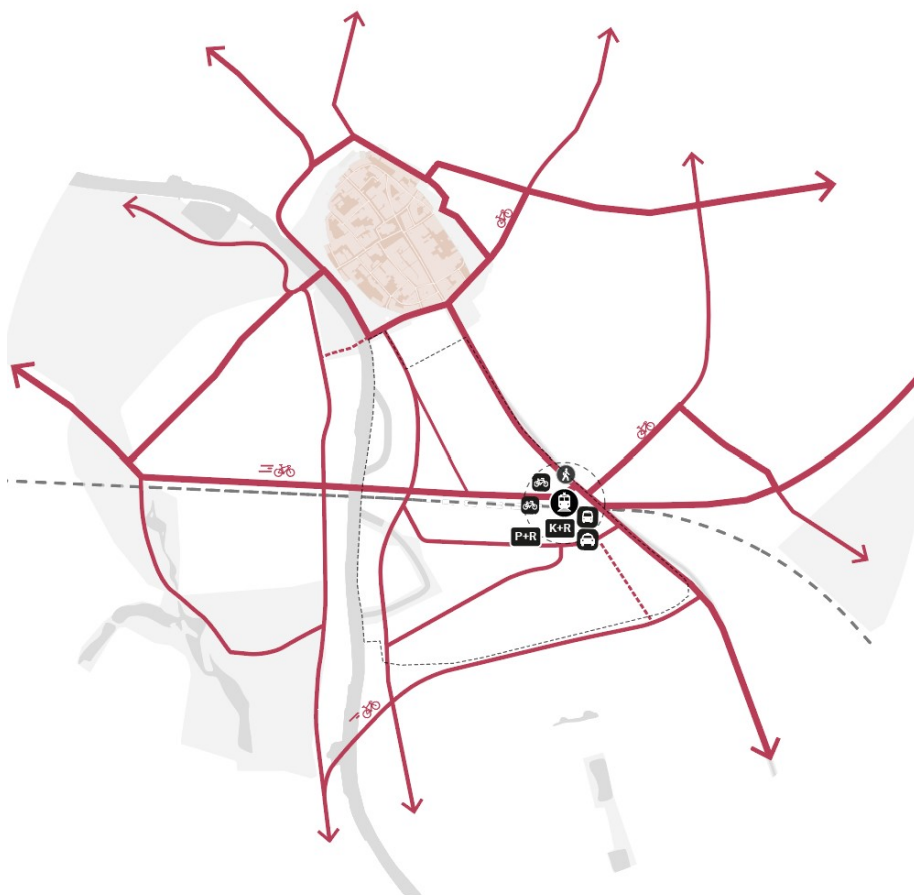
Brede, overzichtelijke en veilige fietsroutes vormen de dragers van het mobiliteitsnetwerk.

Daarnaast worden mogelijk nieuwe verbindingen over de Oude IJssel ontwikkeld om omliggende buurten optimaal met de Spoorzone te verbinden.

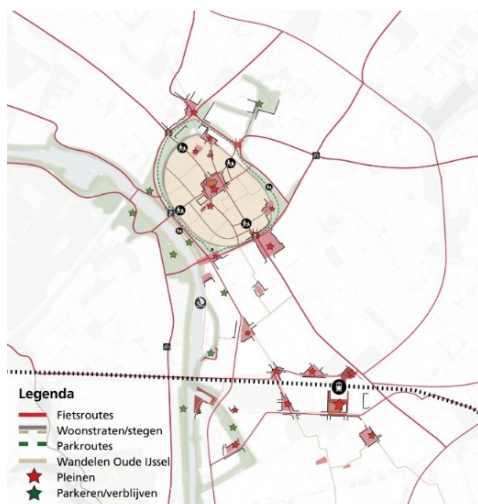
Aan de zuidzijde van het spoor zorgen we voor een heldere scheiding tussen logistiek verkeer en langzaam verkeer. Op die manier ontstaat een toegankelijke, overzichtelijke en duurzame mobiliteitsstructuur, die past bij de ambities van de Spoorzone als mensgerichte, toekomstbestendige stadswijk.

Belangrijkste speerpunten voor het netwerk van routes binnen de Spoorzone:

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



Figuur 37: raamwerk voor de fietser



Figuur 38: samenhang pleinen en routes



Figuur 39

4.15 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

vrachtverkeerrijden via aparte hoofwegen. 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 mobiliteitshub (zie figuur 41), een plek waar reizigers kunnen overstappen van auto naar fiets of van fiets naar trein. Hier kunnen ook bezoekers van Spoorzone parkeren.

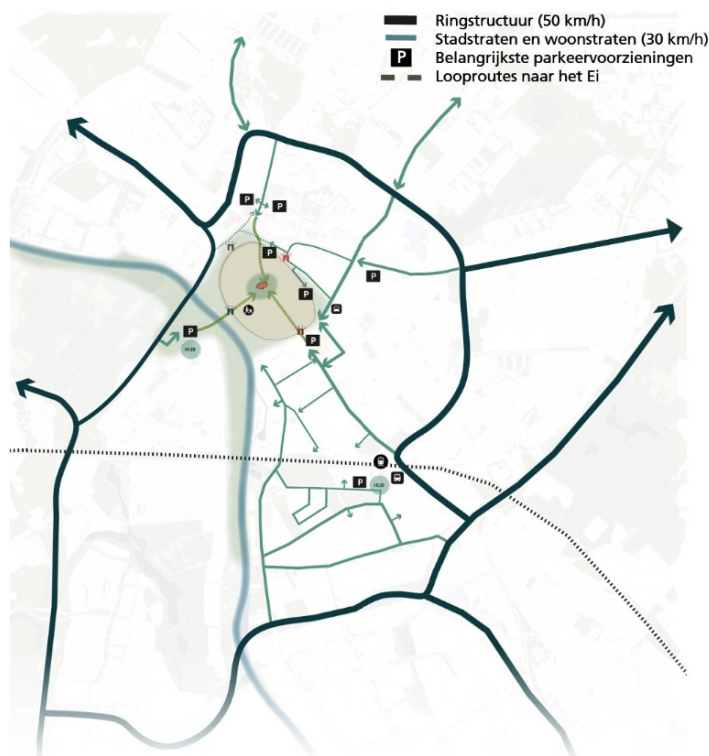
Daarnaast komen er buurtparkeerhubs (zie figuur 42, waar bewoners en werknemers van Spoorzone kunnen parkeren en de fiets kwijt kunnen. Daardoor ontstaat in de woonstraten meer ruimte voor groen

en ontmoeting. Vanuit deze buurtparkeerhubs lopen bewoners en bezoekers via prettige, levendige straatjes naar hun bestemming.

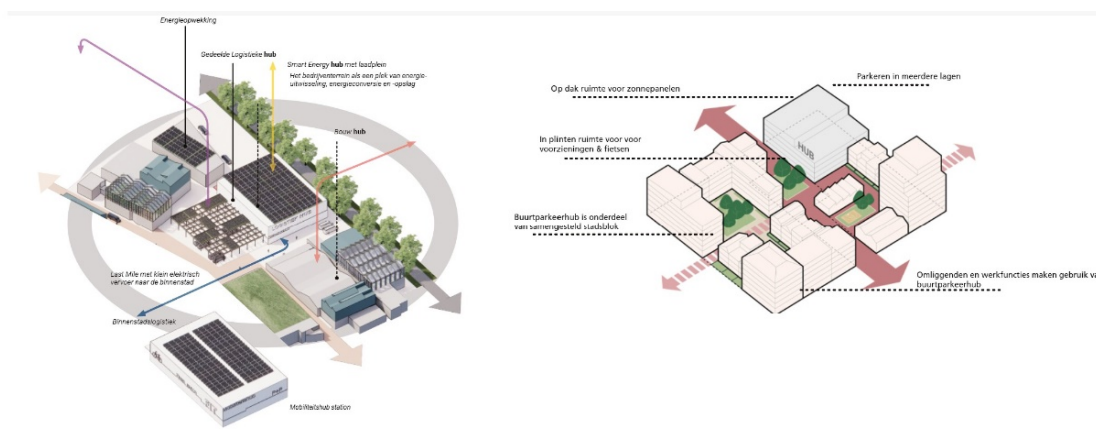
Toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten en parkeerplaatsen voor mindervaliden zijn vanzelfsprekend goed geregeld. Bedrijven en voorzieningen zijn goed bereikbaar via een aantal logische hoofdroutes.

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 en Figuur 42: principe buurtparkeerhubs

4.16 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

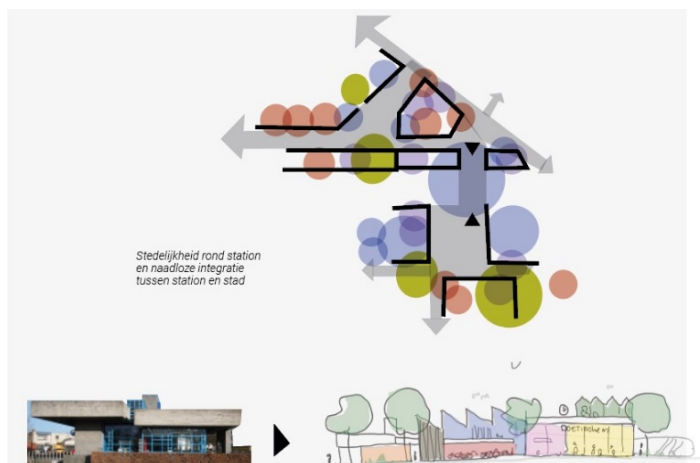
stationspleinen, die bezoekers verwelkomen met ruime, groene en logische wandelroutes naar de binnenstad en omliggende buurten. Het plein wordt een warme entree en een centrale ontmoetingsplek voor reizigers, bewoners en bezoekers. De omgeving van

de stationse 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:

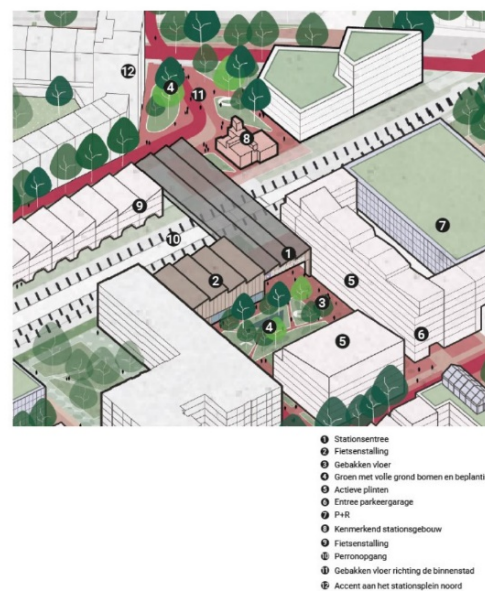
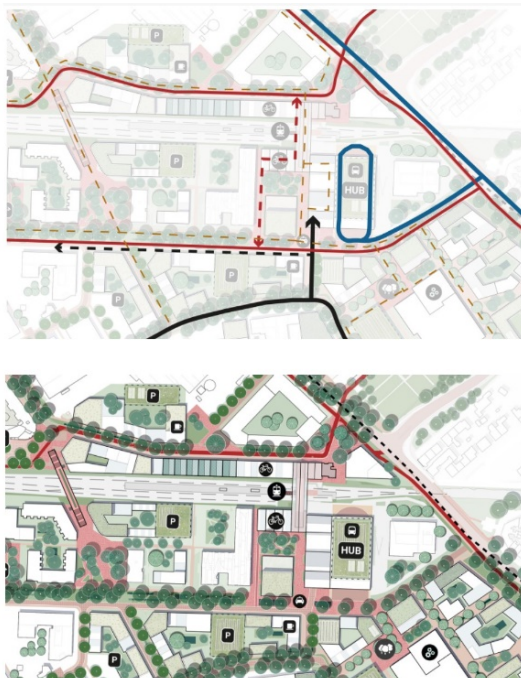
- Herinrichting van het bustation, dat wordt gedraaid en gecombineerd met een robuuste mobiliteits-hub.
- Ruimte voor aantrekkelijke pleinruimtes aan beide kanten van het station, met mogelijkheden voor nieuw woon- en werkprogramma.
- Voetgangerstunnel die de perrons en de noord- en zuidzijde van het station veilig verbindt, met bijzondere aandacht voor sociale veiligheid en overzichtelijkheid.
- Hoofdontsluiting van de mobiliteitshub voor bezoekers via de Industriestraat/ Ambachtstraat, bus-verkeer 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



Figuur 45: organisatie routes stationsknoop, Figuur 46: voorbeeldverkaveling omgeving stationsknoop en Figuur 47: principedetail stationsknoop

4.17 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 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:

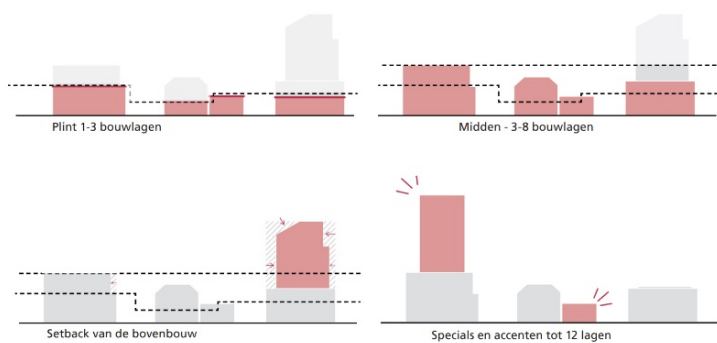
- Herkenbare, ambachtelijke bestrating; elke straat heeft een eigen karakter.
- Gebakken klinkers als basis met accenten van natuursteen of stelconplaten; natuurlijke materialen en tinten zijn afgeleid van het Achterhoekse landschap en de Oude IJssel.
- Hoogwaardig, duurzaam en bij voorkeur biobased 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



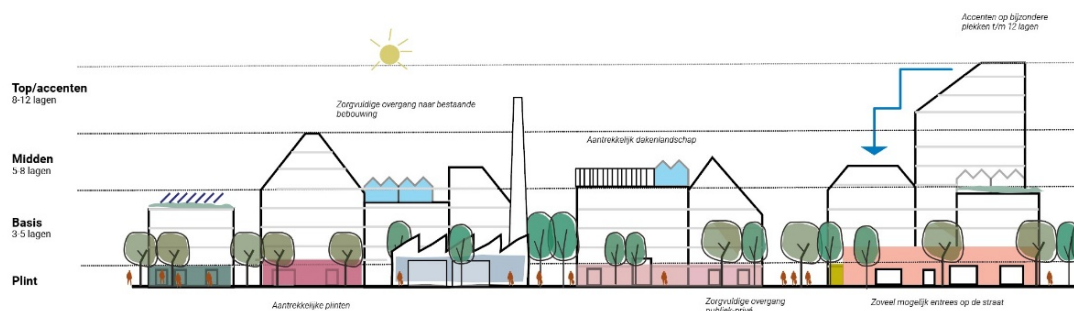
Figuur 49: voorbeelden aantrekkelijk en verbonden openbare ruimte



Figuur 49a: principe opbouw massa's Spoorzone



Figuur 50: sfeerbeelden Spoorzone



Figuur 51: dwarsprofiel opbouw massa's Spoorzone

4.18 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.

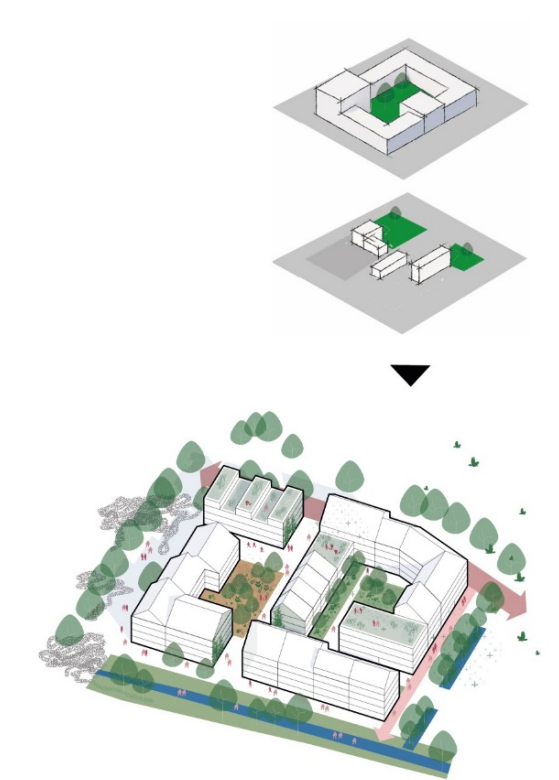
Compacte bouwvolumes laten voldoende ruimte over voor groene en aangename verblijfsplekken in de openbare ruimte.

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 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.



Figuur 54: een gelaagde opbouw

4.19 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.

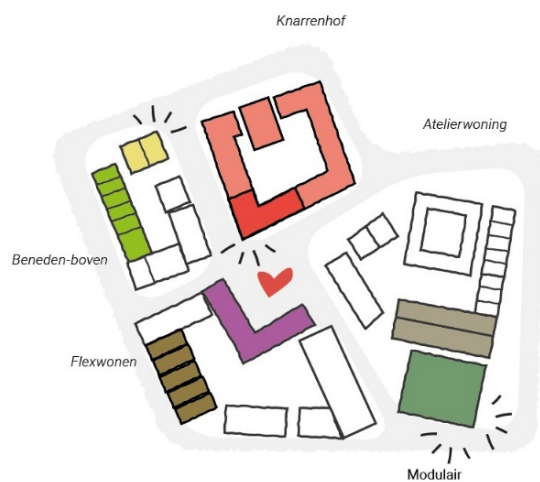
De wijk wordt een gemengde stadsbuurt, waar verschillende mensen samenleven.

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



Figuur 57: Sfeerbeelden naoberschap en sociale veiligheid

4.20 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 wij 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

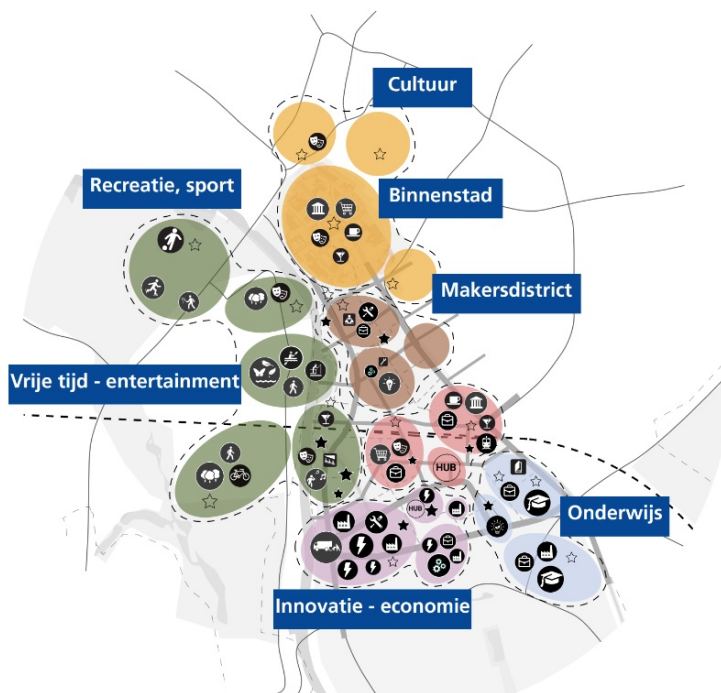
Arnhem en Nijmegen, kan de Spoorzone uitgroeien tot een aantrekkelijke plek voor talenten en ondernemers. Het gebied heeft de kans om het kloppend hart van de Achterhoek te worden: een innovatieve plek voor bedrijven in de maakindustrie, agrofood en zorg. Een groot deel van de toekomstige kantoren van 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.

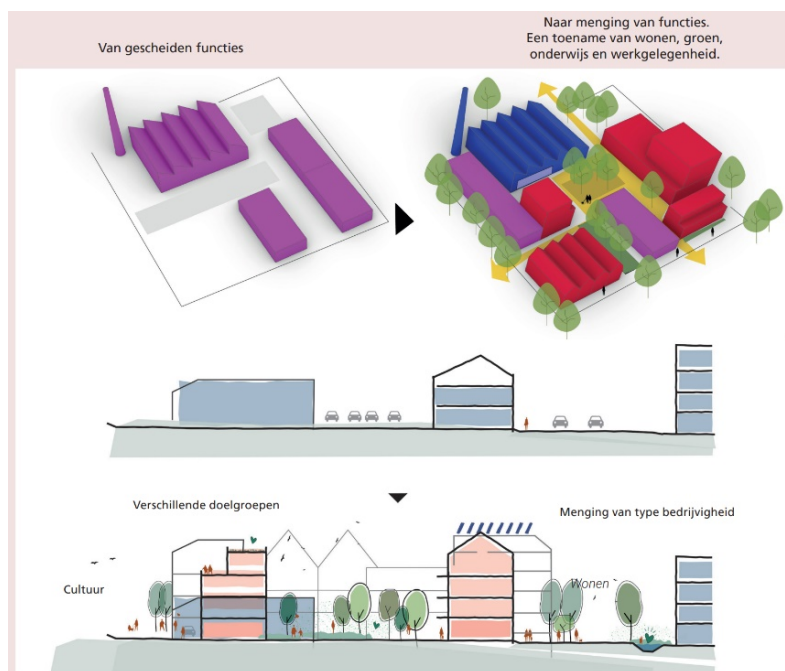
Soms schuurt het een beetje, maar dat maakt het juist interessant en echt stads. De Spoorzone krijgt een gevarieerd woon- én werkprogramma.

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

4.21 Karaktergebieden en voorbeeldverkaveling

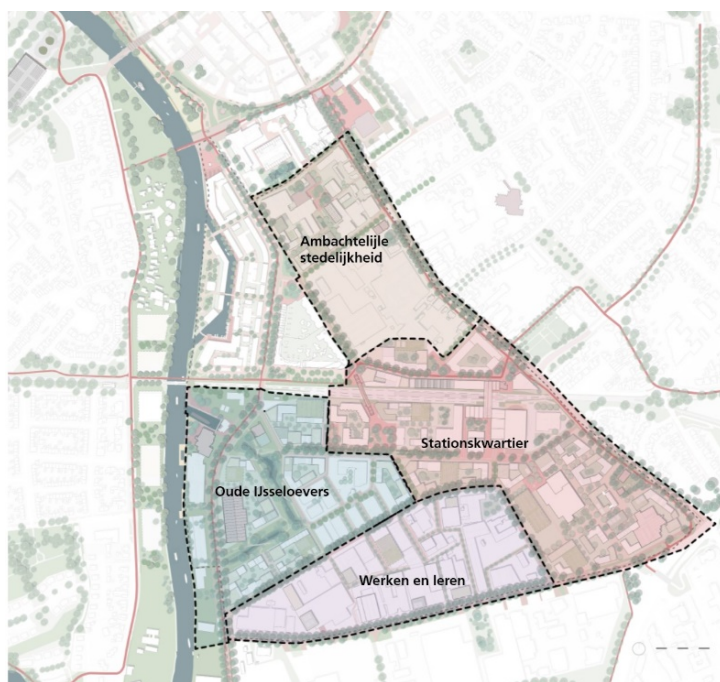
De bouwstenen uit de vorige paragraaf vormen de leidraad voor de duurzame ontwikkeling van het gebied. Deze bouwstenen hebben wij ruimtelijk vertaald naar verschillende karaktergebieden, elk met eigen ruimtelijke kenmerken, programma's en een herkenbare sfeer.

We onderscheiden de volgende karaktergebieden: Stationskwartier, Ambachtelijke Stedelijkheid, Oude IJsseloevers en Werken en Leren (zie figuur 61 voor de afbakening).

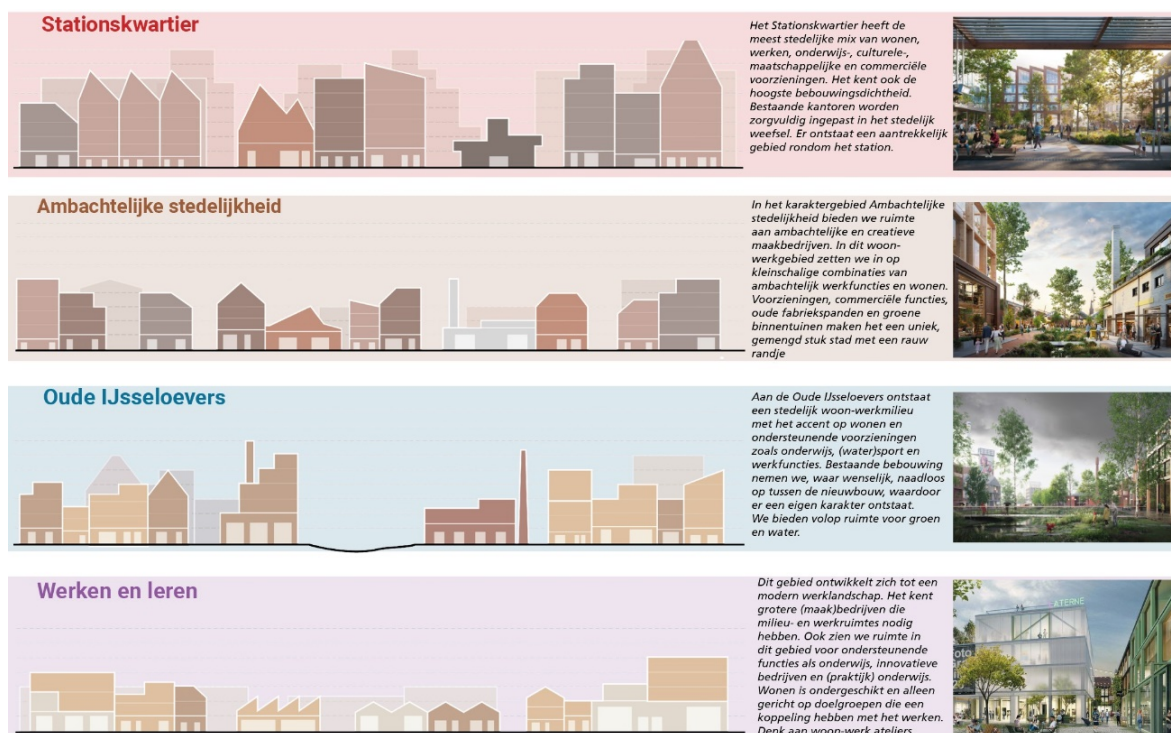
Op de volgende pagina's worden de verschillende karaktergebieden toegelicht. De bouwstenen en de uitwerking daarvan in karaktergebieden zijn verbeeld in de voorbeeldverkaveling (zie figuur 49 op pagina 48).



Figuur 60: concept karaktergebieden Spoorzone



Figuur 61: Afbakening karaktergebieden



Figuur 62: sfeer karaktergebieden Spoorzone

4.22 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 63: Legenda en Figuur 64: voorbeeldverkaveling Spoorzone



Figuur 64a: 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. Werkloosden en atelierwoningen staan naast plekken voor experiment, ambacht en cultuur. Een typische Doetinchemse mix, waar mensen aanpakken en samenwerken



Figuur 65: sfeerbeelden stationskwartier



Figuur 66: sfeerbeelden ambachtelijke stedelijkheid



Figuur 67: sfeerbeelden Oude IJsseloever



Figuur 68: werken en leren

5 Ontwikkelruimte

5.1 Inleiding

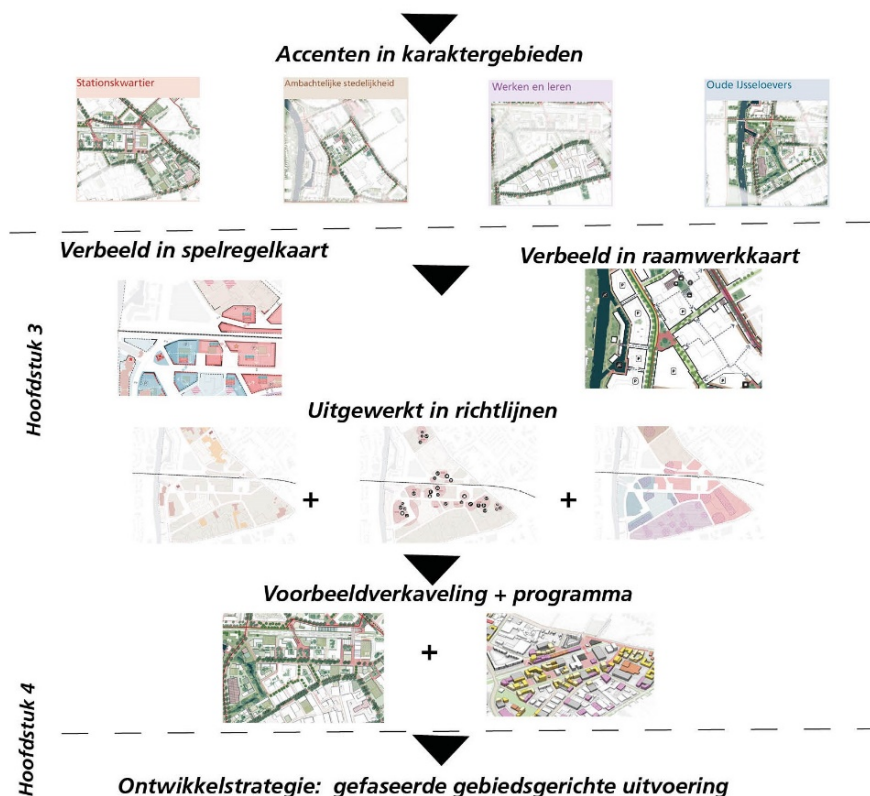
In dit hoofdstuk lichten we het ontwikkelprogramma voor de Spoorzone toe.

Dit hoofdstuk laat zien hoe het toekomstbeeld uit hoofdstuk 2 wordt vertaald naar ruimtelijke richtlijnen 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)



Figuur 69: opbouw gebiedsprogramma

5.2 Ontwikkelrichtlijnen

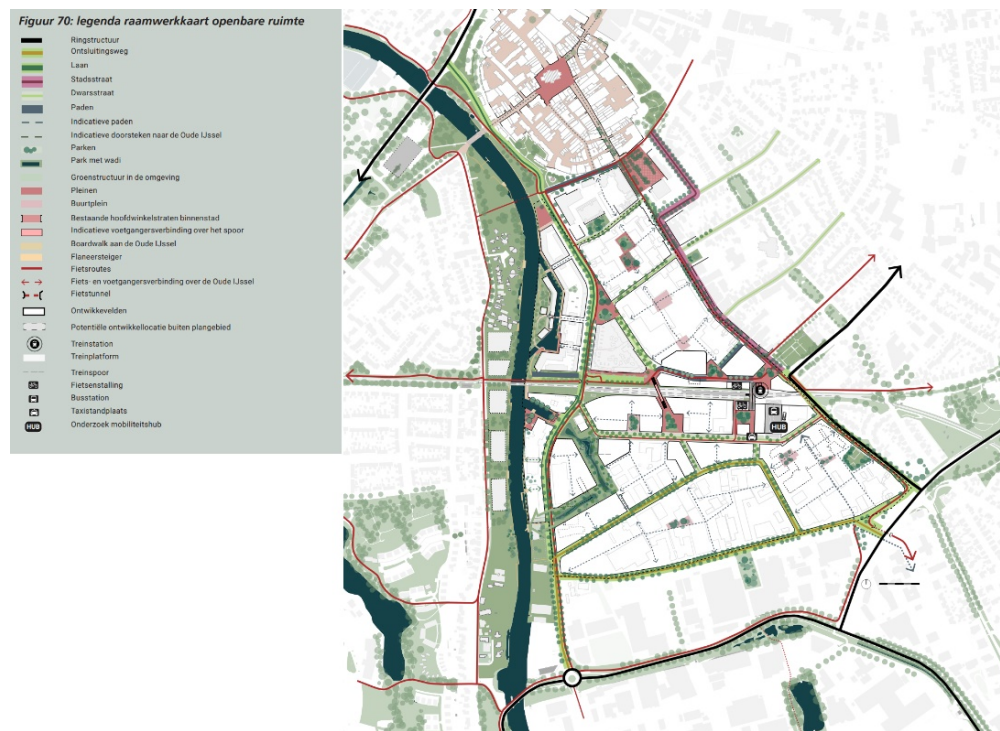
De ontwikkelrichtlijnen volgen de drie thema's van de bouwstenen: gezonde en groene leefomgeving, menselijke mobiliteit en Doetinchemse stedelijkheid.

De bouwstenen zijn uitgewerkt in een raamwerkkaart voor de openbare ruimte. Deze kaart laat de hoofdstructuur van de Spoorzone zien, zoals stratenpartoon 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. 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.

5.3 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 en ontwikkelvelden.



Figuur 70: legenda raamwerkkaart openbare ruimte en Figuur 71: raamwerkkaart openbare ruimte

5.4 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



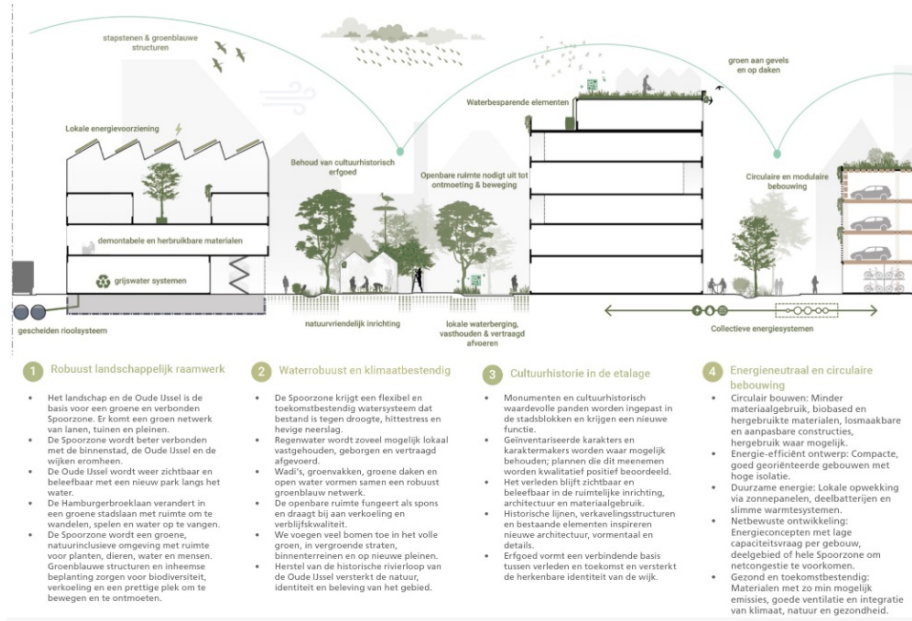
Figuur 73: spelregelkaart en Figuur 74: indeling karaktergebieden en ontwikkelvelden

5.5 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



Figuur 76: schema ontwikkelrichtlijnen

Een netwerk van bomenlanen, parken en binnentuinen vormt de groene ruggegraat 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 77: ruimte voor groen



Figuur 78: voorbeeld principeprofiel



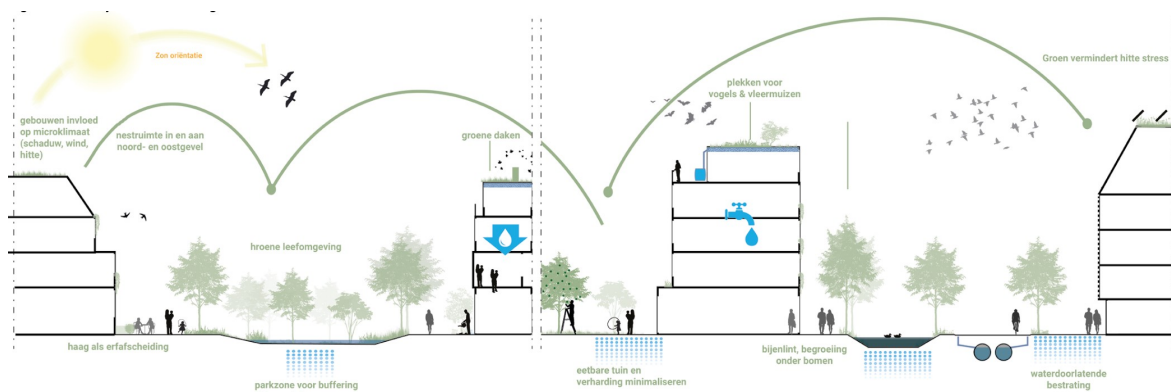
Figuur 79: uitwerking raamwerkkart groen en Figuur 80: sfeerbeeld openbare ruimte



Figuur 81: sfeerbeeld openbare ruimte



Figuur 82: sfeerbeeld openbare ruimte



Figuur 83: richtlijnen ruimte voor groen

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 piekmomenten 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 nieuwe ontwikkelingen is water, samen met groen, een belangrijke basis voor de ruimtelijke opzet van de Spoorzone. 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: ruimte voor water



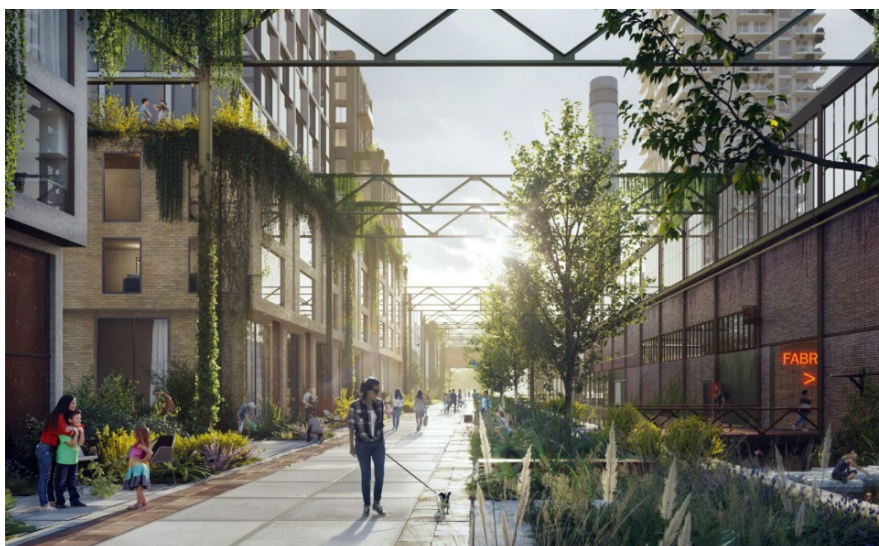
Figuur 84a: richtlijnen ruimte voor groen



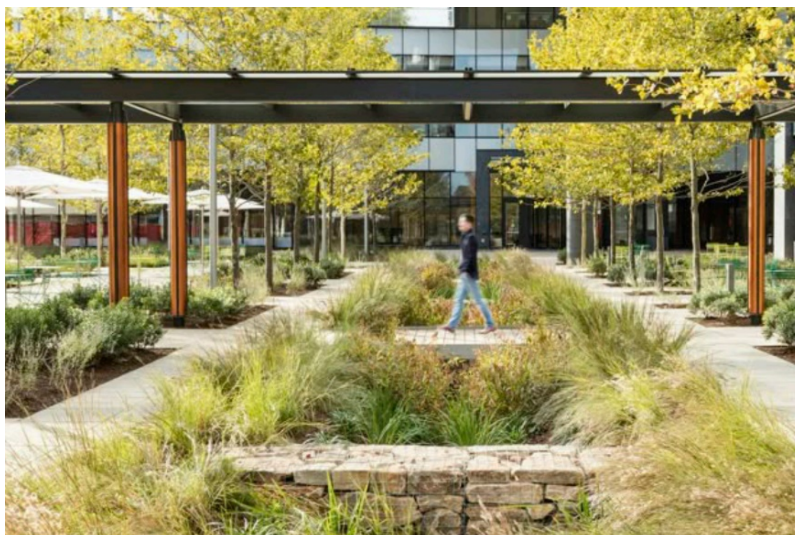
Figuur 84b: sfeerbeeld ruimte voor wateropvang



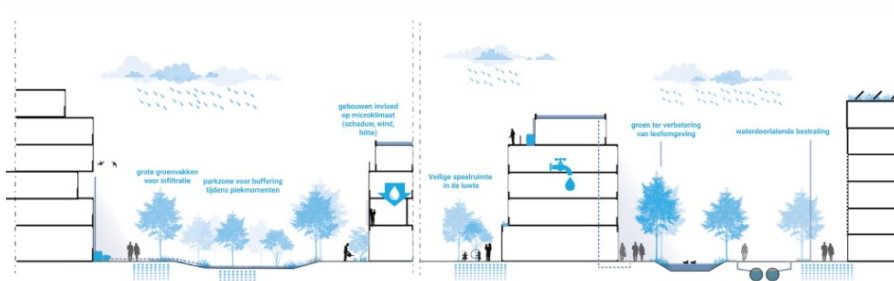
Figuur 85 sfeerbeeld ruimte voor water



Figuur 86: sfeerbeeld ruimte voor wateropvang



Figuur 87: sfeerbeeld ruimte voor wateropvang



Figuur 88: richtlijnen ruimte voor water

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.

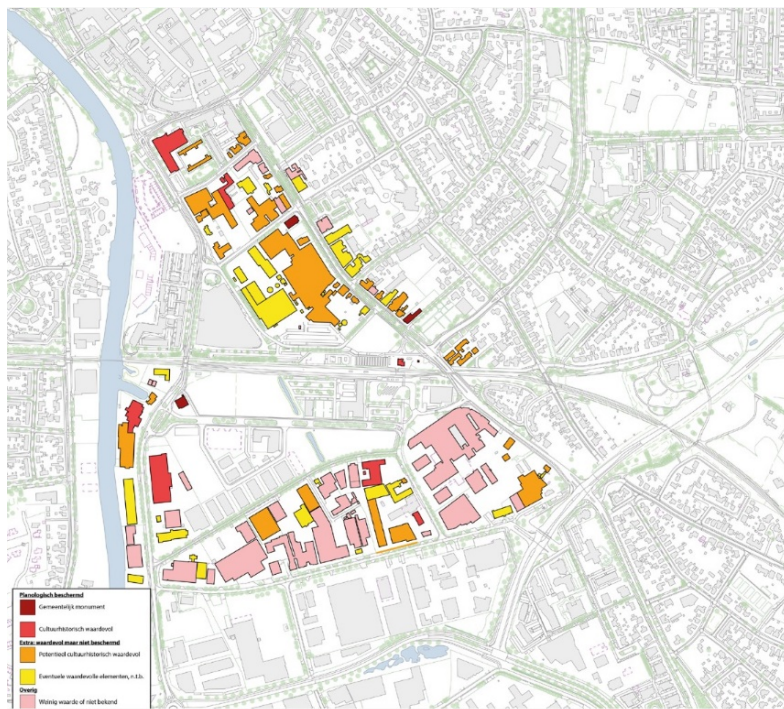
Bij nieuwe ontwikkelingen worden bestaande monumenten en waardevolle panden altijd ingepast en herbestemd. Dit is een voorwaarde voor verdere ontwikkeling.

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: monumenten en karaktermakers



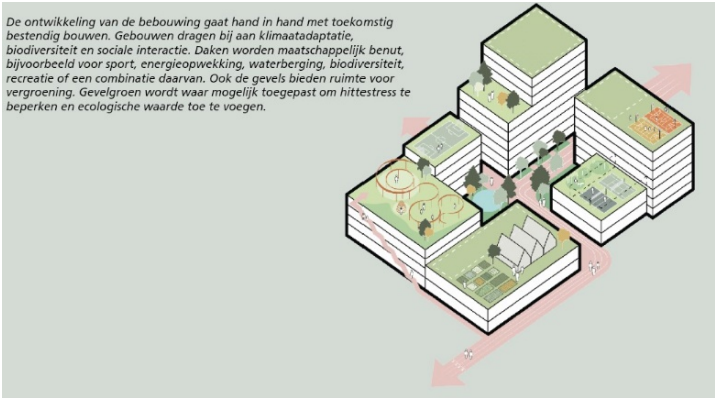
Figuur 90: kaart monumenten en karakters



Figuur 91: sfeerbeelden transformatie en inpassing monumenten

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.

Figuur 92: toekomstbestendig bouwen



Figuur 93: toekomstbestendig ontwerpen

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 biograndstoffen
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 94: richtlijnentabel

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 ontwikkelingsprincipe. 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 weergegeven. 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 95: netbewuste gebiedsontwikkeling



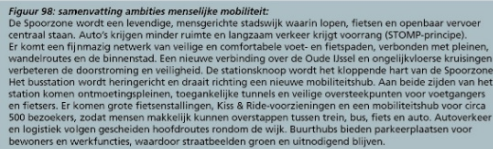
Figuur 96: maatregelen en instrumenten netbewust bouwen

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%

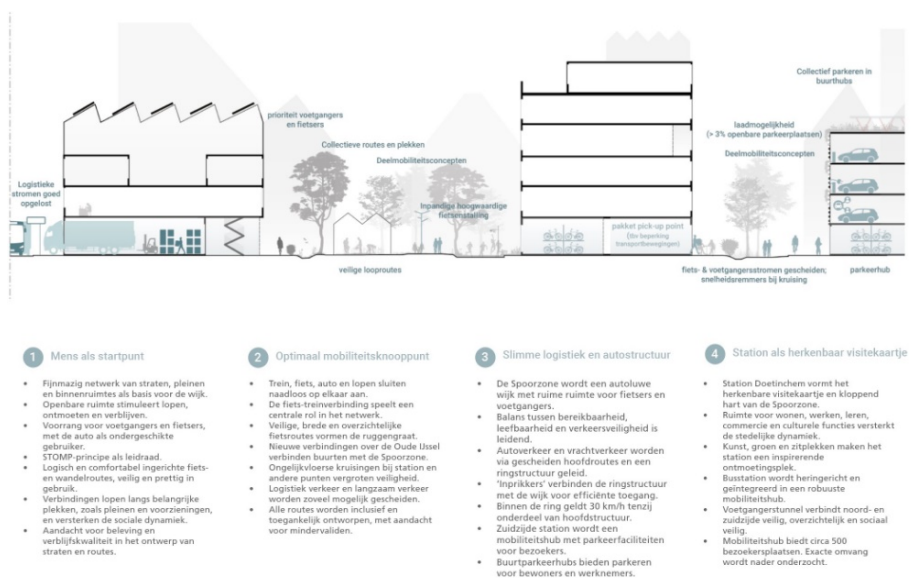
Figuur 97: maatregelen en indicatie reductie

5.6 Richtlijnen menselijke mobiliteit

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



Figuur 98: samenvatting ambities menselijke mobiliteit



Figuur 99: richtlijnen menselijke mobiliteit

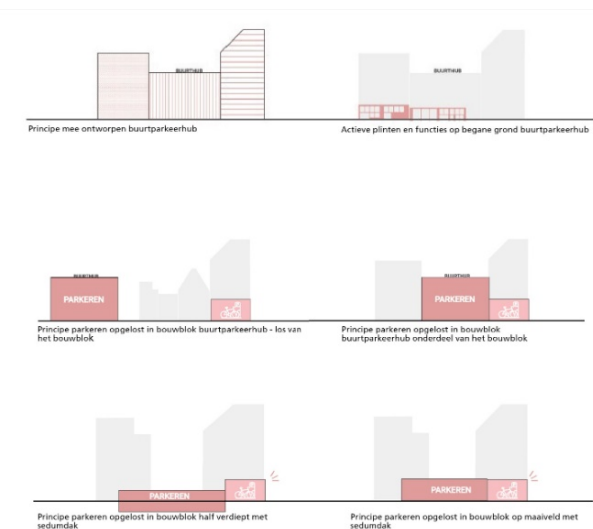
In de Spoorzone staat het STOMP-principe centraal. In de openbare ruimte geven we daarom prioriteit aan de voetganger en fietser en minder aan de (geparkeerde) auto. In de Spoorzone zetten we in op een parkeernorm die beter past bij het leefbare karakter van de wijk. We hanteren de volgende richtlijnen;

- 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 mogelijk, 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 gezamenlijk 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 100: STOMP als basis voor parkeernormen



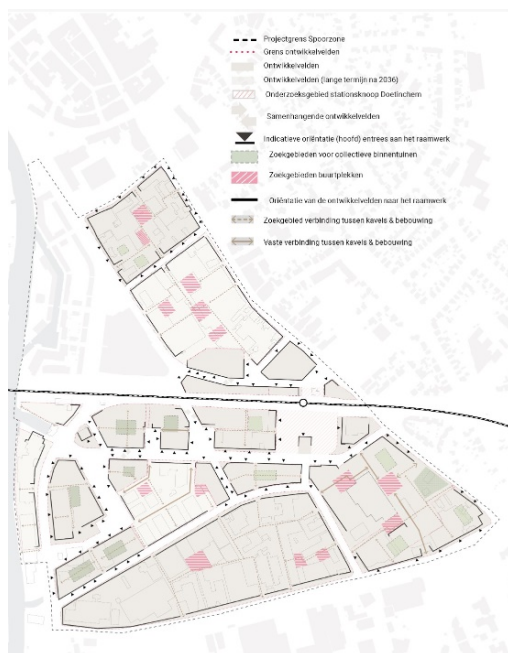
Figuur 101: parkeren en indicatie loopafstanden



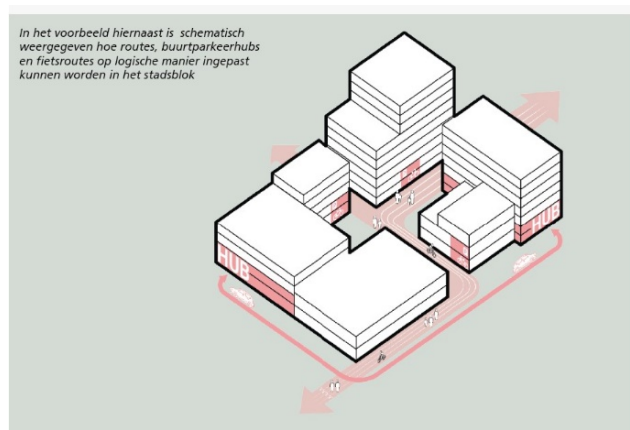
Figuur 102: richtlijnen inpassing parkeren

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 103: routes en verblijven voor voetganger en fietsers



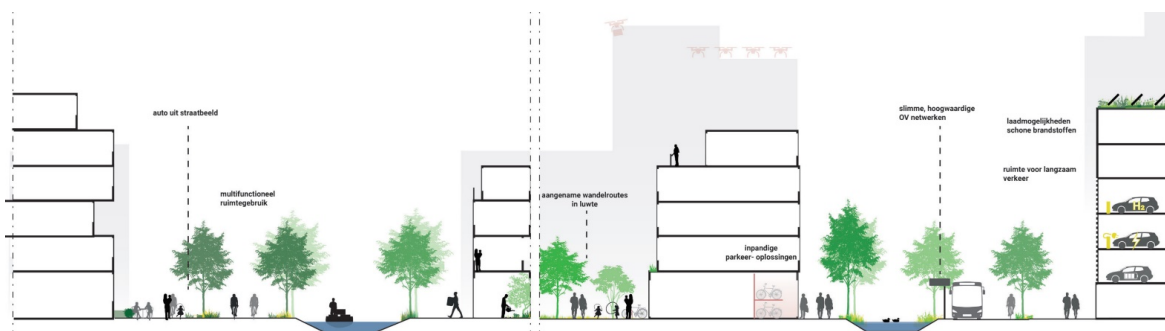
Figuur 104 en 105 : routes en overgangen en legenda



Figuur 106: principe routes en parkeren



Figuur 107: sfeerbeeld mobiliteit



Figuur 108: richtlijnen ruimte voor fietser en voetganger

5.7 Richtlijnen Doetinchemse stedelijkheid

De ambities van de bouwsteen "Doetinchemse stedelijkheid" zijn in deze paragraaf, waar mogelijk, vertaald naar concrete richtlijnen.

The diagram illustrates four urban planning models, each showing a cross-section of a city block with various building types and their functions.

Model 1: Attractively openable space*

- Goede balans tussen wonen, werken, leren en voorzieningen
- KANTOOR
- BEDRIJVIGHEID
- BEDRIJVIGHEID

Model 2: Doetinchemse schaal en maat

- Stad met dorps gemeedelijkheid
- collectieve ruimte, dagelijks gebruik
- Ondergrondse
- Doetinchemse maat en schaal
- Divers woningaanbod voor iedereen
- WONINGEN
- WONINGEN
- WONINGEN
- WONINGEN
- KANTOOR
- CAFE
- LOBBY

Model 3: Naoberschap en sociale veiligheid

- WONINGEN
- WONINGEN
- WONINGEN
- WONINGEN
- KANTOOR
- CAFE
- LOBBY

Model 4: Een gemengde en ondernemende stad

- Overzichtelijk & veilig
- Eigen karakter
- Levendige plannen met gemeenschappelijke functies
- WONINGEN
- WONINGEN
- WONINGEN
- WONINGEN
- KANTOOR
- CAFE
- LOBBY

1 Attractiekijk en verbonden openbare ruimte*

- De Spoorzone krijgt een aantrekkelijke en overzichtelijke openbare ruimte.
- Straten, lanen, dwaarsstraten 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 hoogsteetaten tot maximaal 12 lagen als herkenningpunt.
- 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.

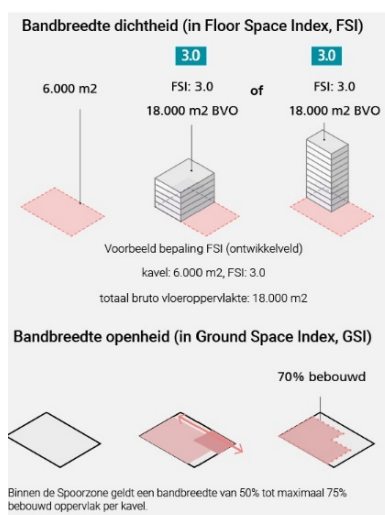
4 Een gemengde en ondernemende stad

- 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 gecombineerd.
- 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

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: dichtheid en openheid



Figuur 110a: wijzen van rekenen dichtheid

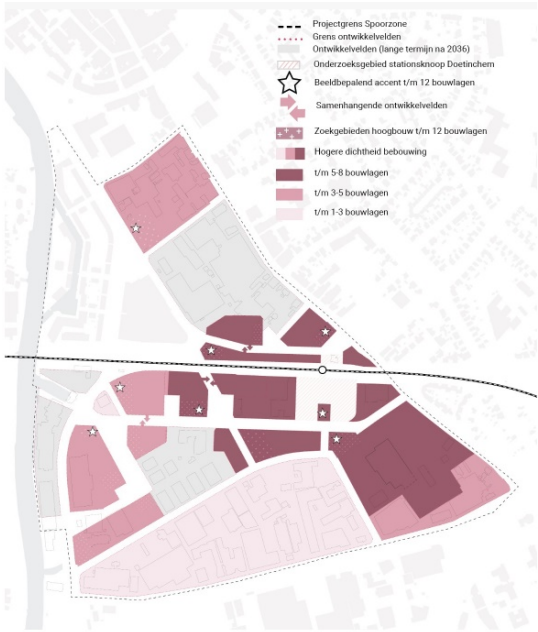


Figuur 111: kaart dichtheid en openheid

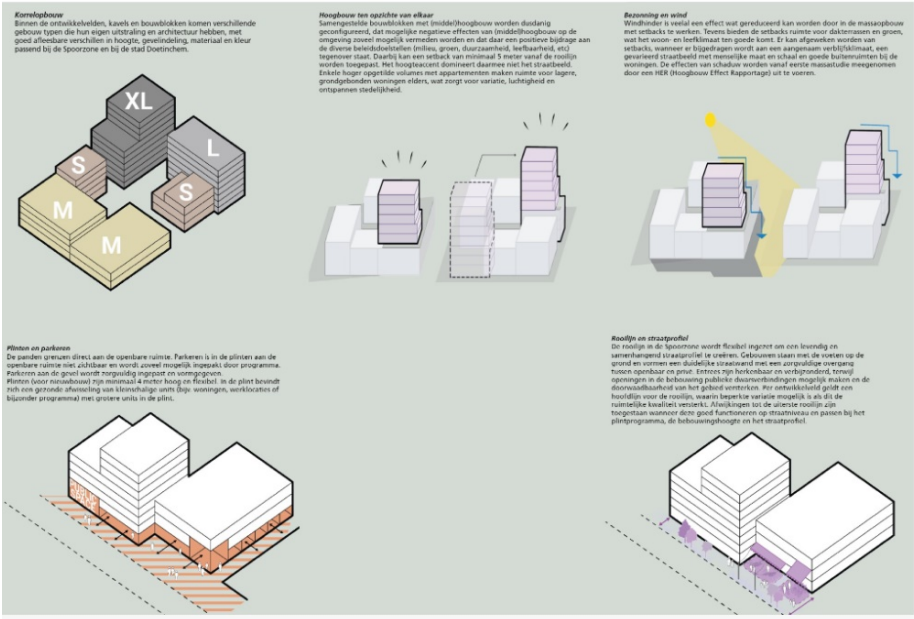
De hoogteopbouw in de Spoorzone sluit zorgvuldig aan op de schaal van Doetinchem en draagt bij aan een gevarieerd en herkenbaar stadsbeeld. Elk ontwikkelveld kent een opbouw uit drie lagen: een plintlaag, een stedelijke middenlaag en, waar passend, één of meerdere hoogteaccenten of een kroon. De bouwhoogte varieert per karaktergebied tussen 3 en 8 lagen met een vergelijkbare maatvoering, zodat er een rustig en evenwichtige stadsbeeld ontstaat.

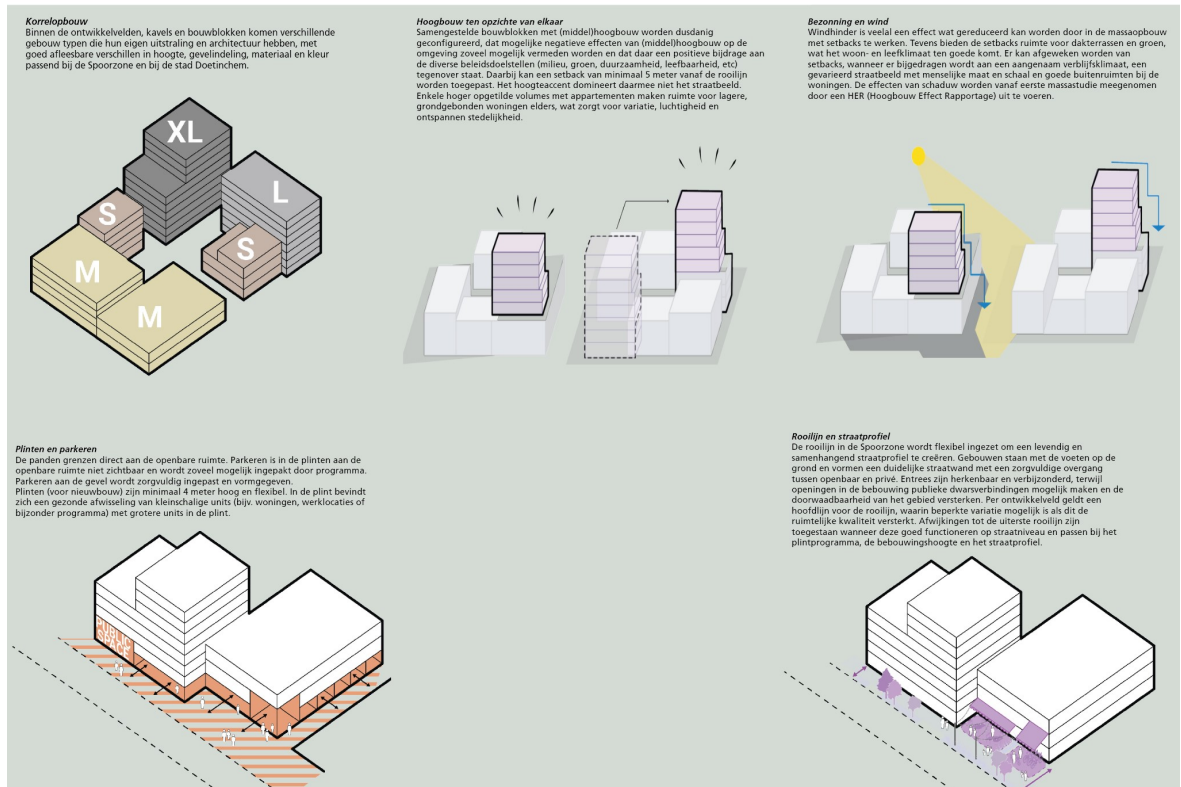
Hoogteaccenten tot en met 12 bouwlagen zijn mogelijk op markante plekken, zoals het stationsplein of langs de Spoorzijde. Deze worden zorgvuldig gepositioneerd, met oog voor samenhang met omliggende bebouwing, bezonning en de opbouw van het gebied als geheel. Op de kaart hiernaast zijn de beoogde maximaal 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 112: richtlijnen bouwhoogtes

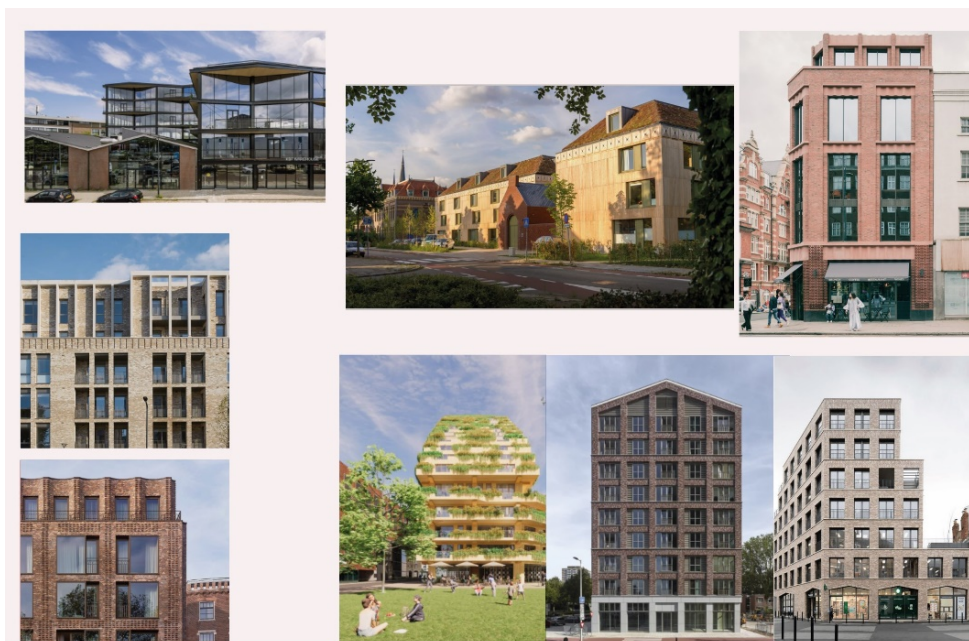


Figuur 113: richtlijnen bouwhoogtes en Figuur 114: legenda richtlijnen bouwhoogtes





Figuur 115: principes schaal en maat



Figuur 116: sfeerbeelden Spoorzone

Voor de Spoorzone Doetinchem geldt als uitgangspunt een evenwichtige verdeling van het woningaanbod, conform het gemeentelijk woonbeleid:

- 28% sociale huur (kan deels ingevuld worden als goedkope koop €260.000)*
- 8% middenhuur (eventueel vervangen voor koop categorie 1)
- 14% koop categorie 1 (€295.000) (eventueel deels vervangen door middenhuur)
- 17% koop categorie 2 (€370.000) (eventueel deels vervangen door middenhuur)
- 33% duur (eventueel deels vervangen door dure huur)

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.

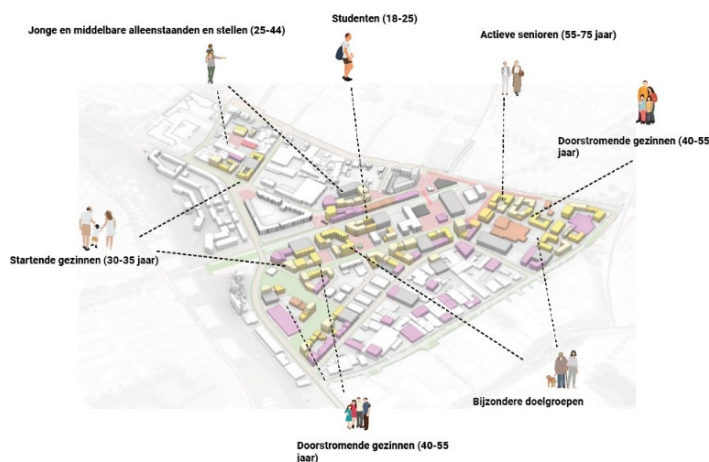
De ligging vlakbij het station, voorzieningen als een supermarkt en een beperkte afstand naar de stad maakt dit zeer geschikt. Het gaat dan om een appartementencomplex met ontmoetingsruimte voor senioren in het sociale huursegment. Differentiatie in woningtypes en doelgroepen wordt actief gestimuleerd. In de karaktergebieden buiten het Stationskwartier, zoals de Oude IJsseloever 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.

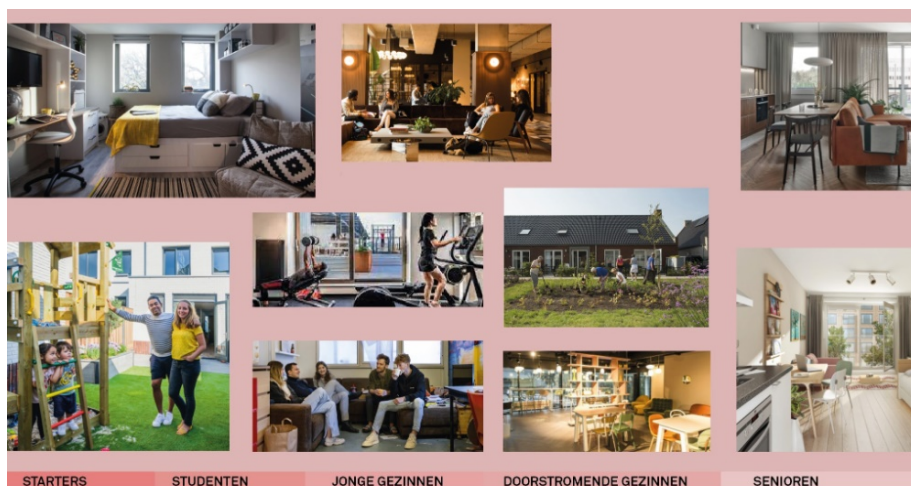
Binnen bouwblokken wordt gestreefd naar variatie in woningtypen, groottes en woonvormen binnen één blok. In het karaktergebied Werken en Leren geldt een ander woonprofiel. Hier komt geen regulier wonen, maar is ruim te voor specifieke woonvormen die direct verbonden zijn aan werk of studie, zoals short-stay of werkgerelateerd wonen.

Figuur 117 doelgroepen Spoorzone

* Indeling woonbeleid en prijzen zijn op basis prijspeil 2025



Figuur 118: schematisch weergave ruimte voor doelgroepen



Figuur 119: sfeerbeelden wonen 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.

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.

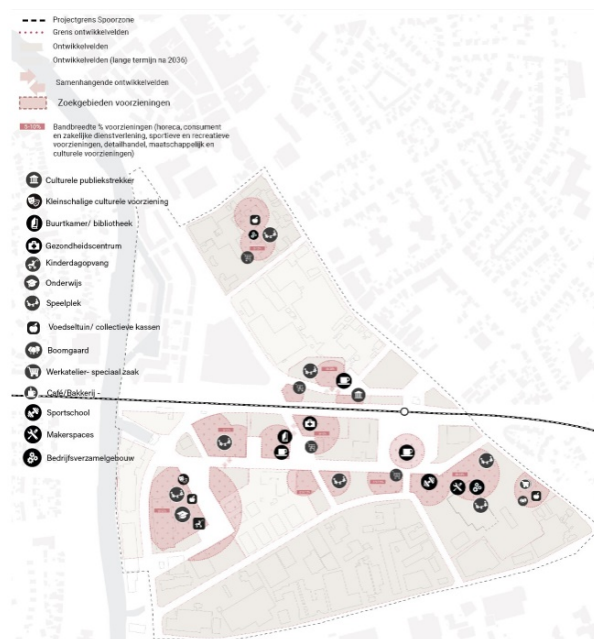
Culturele voorzieningen

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. Grootchalige 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 120: voorzieningen Spoorzone



Figuur 121: indicatief overzicht voorzieningen Spoorzone



Figuur 122: sfeerbeelden voorzieningen Spoorzone

In de Spoorzone 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, passend bij de Spoorzone. In het Stationskwartier, de Ambachtelijke Stedelijkheid en Oude IJsseloevers is ruimte voor bedrijvigheid tot milieucategorie 1 of 2. (uitzondering geldt voor de bestaande aanwezige bedrijvigheid). Deze functies passen binnen gemengde blokken, kunnen goed gecombineerd worden met wonen en dragen bij aan levendige plinten. Het gebied Werken en Leren biedt ruimte aan grotere, meer monofunctionele werkstructuren met bedrijven tot en met milieucategorie 3.1. Hier zijn ook grotere volumes en grovere korrelgroottes passend, bijvoorbeeld voor innovatieve maakindustrie, techniek of kennisinstellingen. Vanwege de aard van deze functies is functiemenging met wonen hier niet gewenst of toegestaan. Er worden drie hoofdtypen werkmilieus onderscheiden. Deze sluiten aan op de schaal, functies en milieucategorie van hun directe omgeving:

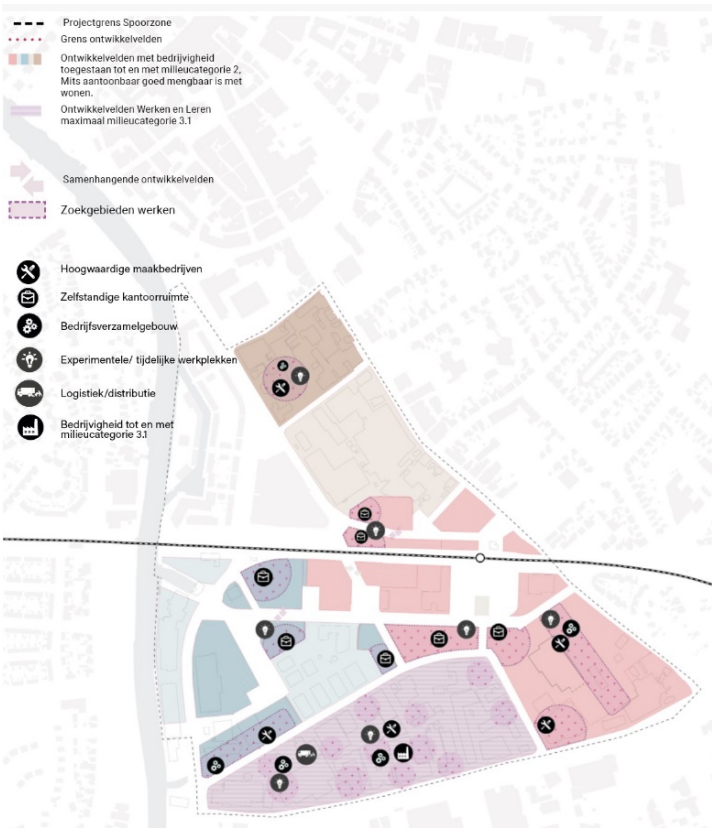
1. Ambachtelijk en creatief werken

Binnen het gebied Ambachtelijke Stedelijkheid is ruimte voor ambachtelijke, creatieve en circulaire werkvormen, zoals ateliers, werkplaatsen, ontwerpstudio's of 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 of maatschappelijke functies. Gedeeld gebruik van werkruimten en actieve, transparante plinten worden gestimuleerd.
2. Stedelijke bedrijvigheid en kennisintensieve functies

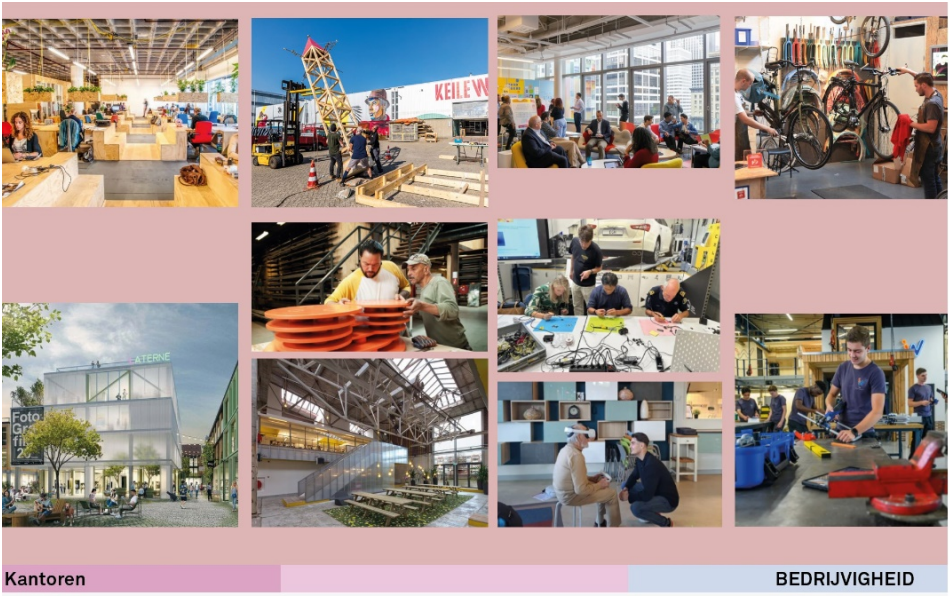
In het karkatergebied Stationskwartier & Oude IJsseloevers is plaats voor kleinschalige kantoren, co-working, maatschappelijke ondersteuning, onderwijs, zorg en zakelijke of creatieve dienstverlening. Deze functies passen binnen een stedelijke, gemengde context en vallen eveneens binnen milieucategorie 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. Deze functies worden bij voorkeur opgenomen in multifunctionele bouwblokken met een actieve plint aan publieke routes.
3. Zwaardere bedrijvigheid (categorie tim 3.1)

In het gebied Werken en Leren is ruimte voor bedrijven met een grotere ruimtebehoefte en/of zwaardere milieueisen, tot en met milieucategorie 3.1. Denk aan technische diensten, innovatieve maakindustrie of stedelijke productie. Deze bedrijven vragen om specifieke ontsluiting, meer afstand tot gevoelige functies zoals wonen en zorgvuldige inpassing in het stedelijk profiel. Clustering van functies en gedeeld gebruik van voorzieningen worden gestimuleerd. Voor nieuwe bedrijven in Spoorzone met een milieucategorie boven de 3.1 is geen plek in de Spoorzone. De bestaande aanwezige bedrijvigheid, met een hogere categorie, wordt gerespecteerd. Binnen dit gebied is reguliere woningbouw in beginsel niet mogelijk. Alleen specifieke woonvormen die gericht en gekoppeld zijn aan het werken zijn denkbaar. Denk bijvoorbeeld een woon-werkateliers of tijdelijke woonvormen. Belangrijk hierbij is dat de woonvormen onderscheidend zijn van reguliere woningen. Ook mogen deze woonvormen bestaande bedrijvigheid niet beperken.

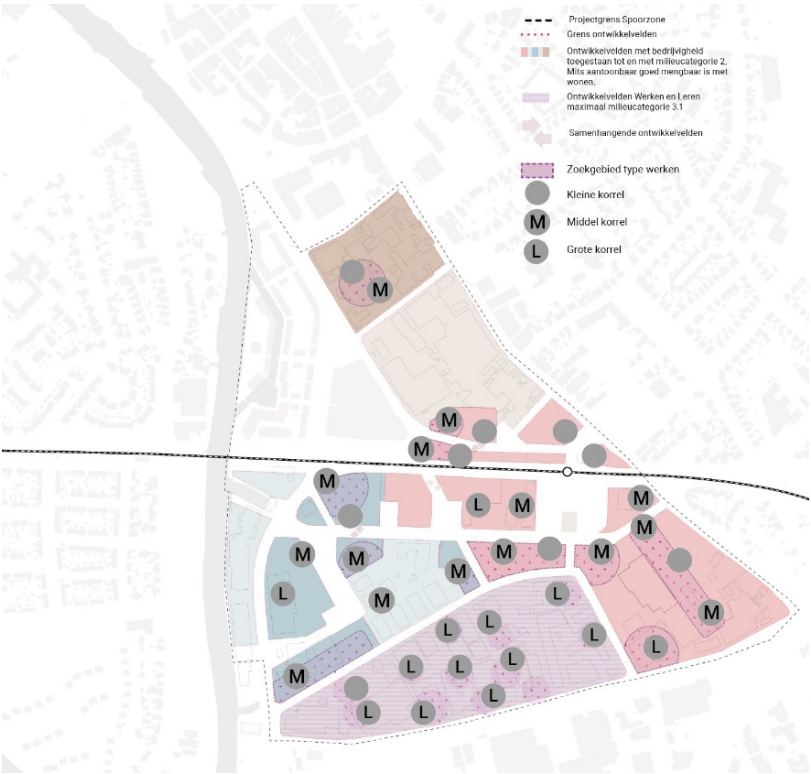
Figuur 123: werken in de Spoorzone



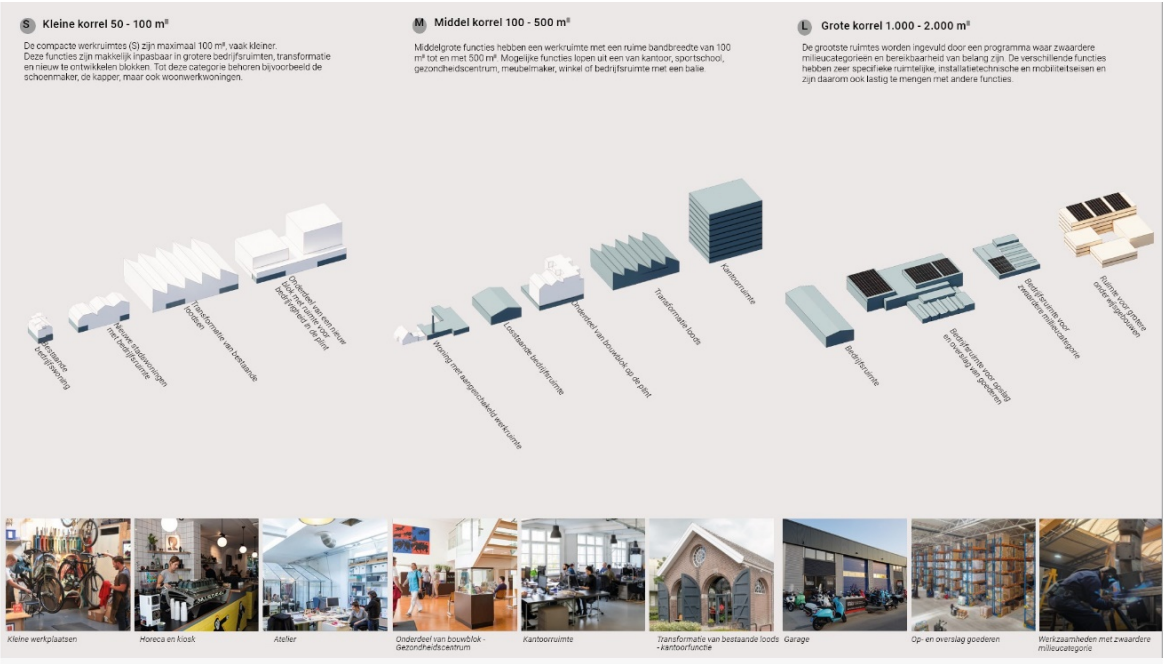
Figuur 124: werken in de Spoorzone



Figuur 125: Sfeerbeelden werken in de Spoorzone



Figuur 126: indicatief kaartbeeld korrelgrootte bedrijvigheid en Figuur 127: legenda korrelgrootte



Figuur 128: toelichting korrelgrootte bedrijven

5.8 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.

5.9 Uitgangspunten telmodel programma

Om het totale programma van de Spoorzone inzichtelijk te maken, zijn een aantal uitgangspunten gehanteerd bij het opstellen van het

voorbeeldprogramma. Deze uitgangspunten zijn hieronder weergegeven en hebben geleid tot het 3D-model (zie hiernaast), waarin het totale ‘

laadvermogen’ van de Spoorzone is weergegeven. De bijbehorende tabellen geven een indruk van de mogelijkheden. Belangrijk om te benadrukken is dat elk ontwikkelveld een sluitende parkeerbalans heeft.

Om een telmodel te kunnen opstellen, is de voorbeeldverkeerskaveling technisch uitgewerkt in een matenplan. Daarbij is onder andere gekeken naar de ligging van de kabels en leidingen in relatie tot de gewenste principeprofielen voor de straten. In de bijlage zijn het matenplan en de bijbehorende studies toegevoegd.

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

Figuur 128a: tabel uitgangspunten telmodel



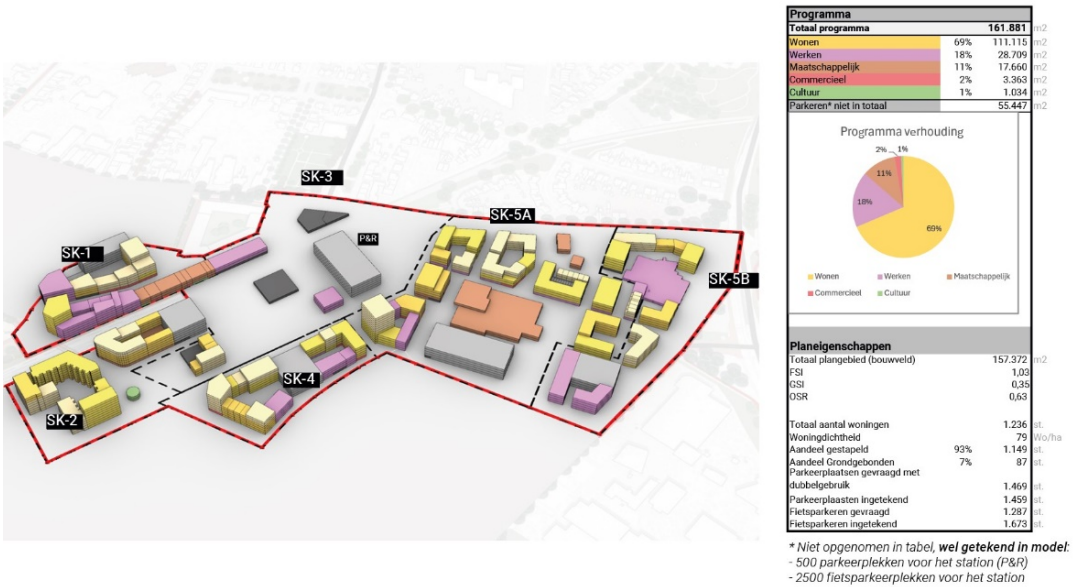
Figuur 129: overzicht totaal voorbeeldprogramma

5.10 Stationskwartier

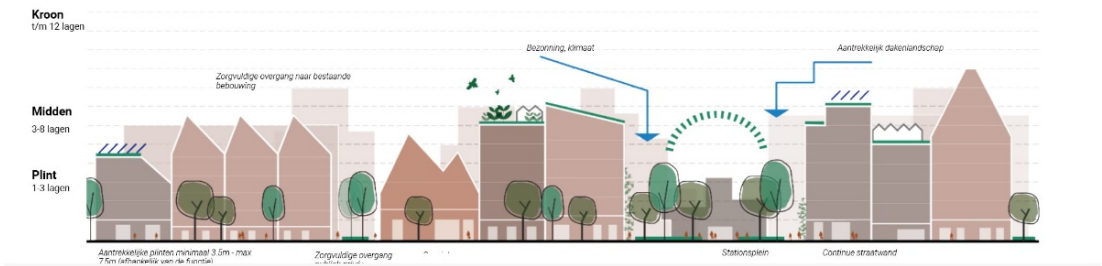
Het Stationskwartier heeft de meest stedelijke mix van wonen, werken, onderwijs, culturele, maatschappelijke en commerciële voorzieningen. De mobiliteitsknoop vormt het nieuwe hart van het Stationskwartier. Door deze knoop versneld te ontwikkelen ontstaat een nieuwe stadsentree en worden tegelijkertijd 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



Figuur 130: overzicht voorbeeldprogramma Stationskwartier



Figuur 131: sfeerbeelden voorbeeldprogramma Stationskwartier

5.11 Karaktergebied Oude IJsseloever

Het karaktergebied Oude IJssel Oevers 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 IJsseloever

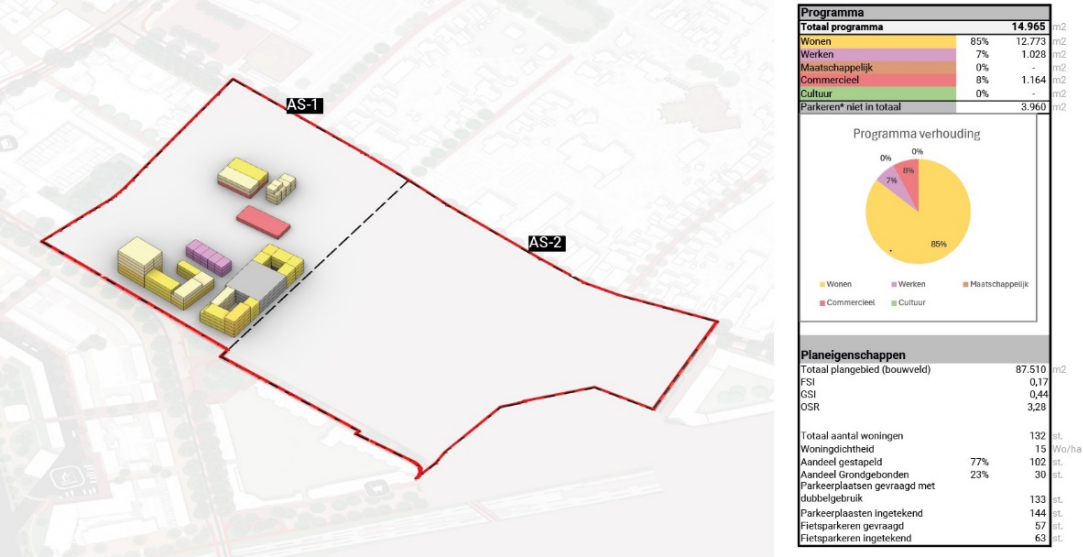


Figuur 133: sfeerbeelden voorbeeldprogramma Oude IJsseloever

5.12 Karaktergebied Ambachtelijke stedelijkheid

Het karaktergebied Oude IJssel Oevers 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 134: overzicht voorbeeldprogramma Ambachtelijke stedelijkheid



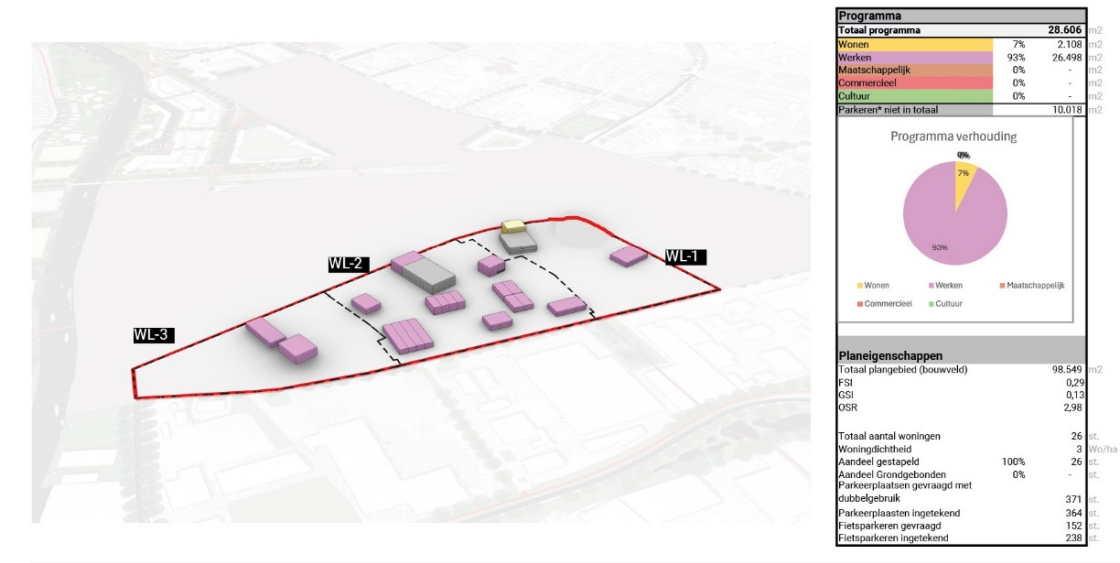
Figuur 135: sfeerbeelden voorbeeldprogramma Ambachtelijke stedelijkheid

5.13 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



Figuur 137: sfeerbeelden voorbeeldprogramma Werken en leren

5.14 Ontwikkelstrategie

5.14.1 Inleiding

In dit hoofdstuk werken we 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.

5.14.2 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 regelmatige nodig.

Specifieke kansen kunnen leiden om de de strategie aan te passen, net als onverwachte tegenslag of vertraging. Als een ontwikkelveld niet tot ontwikkeling komt, moet kunnen worden doorgeschakeld naar een ander veld. Om deze dynamiek te opvangen, wordt de ontwikkelstrategie jaarlijks geactualiseerd en vastgesteld door het college.

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 de ontwikkelrichtlijnenontwikkel(en beeldkwaliteitsplan) 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.

5.14.3 Rolopvatting gemeente en fasering

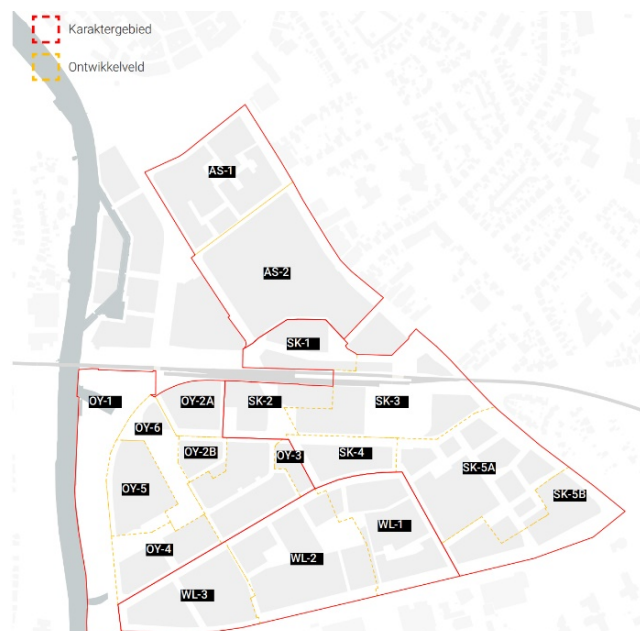
Rolopvatting per pijler gebiedsprogramma

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 hoofdlijnen het 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.



Figuur 138: karaktergebieden en ontwikkelvelden

5.14.5 Rolopvatting: eigendom versus geen eigendom gemeente

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. Op de kaart hiernaast zijn de gemeentelijke eigendommen weergegeven.

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 gronden 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 gemeente ontwikkelkosten. Het kostenverhaal wordt bij voorkeur privaatrechtelijk geregeld via een anterieure overeenkomst. Waar nodig wordt gebruikgemaakt 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 bij 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 samenwerkingsovereenkomsten en realisatieafspraken voor het ontwikkelveld. Voor het kostenverhaal beschouwt de gemeente het ontwikkelveld als één kostenverhaalsgebied, waarbij het exploitatieresultaat pro rata (op basis van de inbrengwaarde) wordt verdeeld over de eigenaren.

5.14.6 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 € 16,3 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.

5.14.7 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 gemeentedeels een faciliterende rol en deels een meer 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. In de overige ontwikkelvelden heeft de gemeente een meer faciliterende rol.

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.

5.14.8 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.

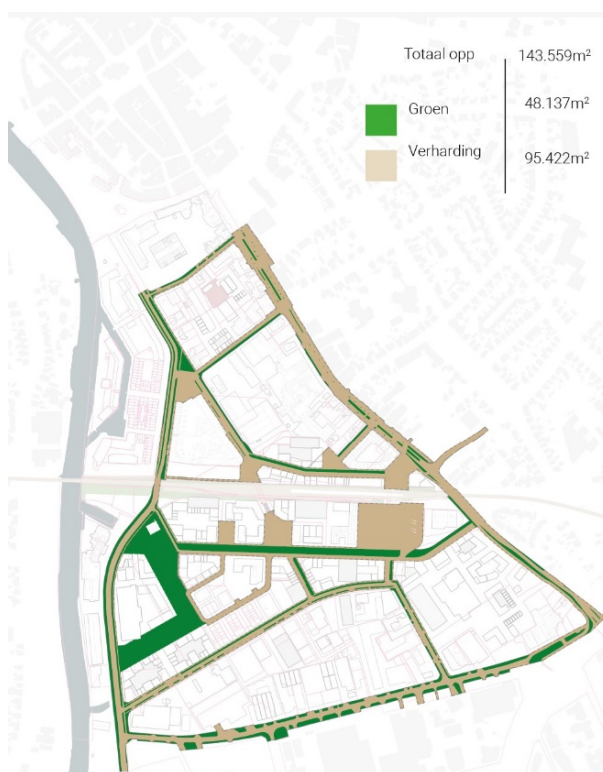
(Gebouwd) parkeren binnen ontwikkelvelden

Ook de aanleg van (gebouwde) parkeervoorzieningen, zoals buurtparkeerhubs, binnen de ontwikkelvelden is de verantwoordelijkheid van de ontwikkelende partijen. Deze voorzieningen worden doorgaans over-

gedragen 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. Vooral nog gaat het vooral om ontwikkelvelden waar de gemeente grondposities beschikt (o.a. Laborijnlocatie en Naaberhoek). 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

5.14.9 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 ontwikkelveldenvlakte bij 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.

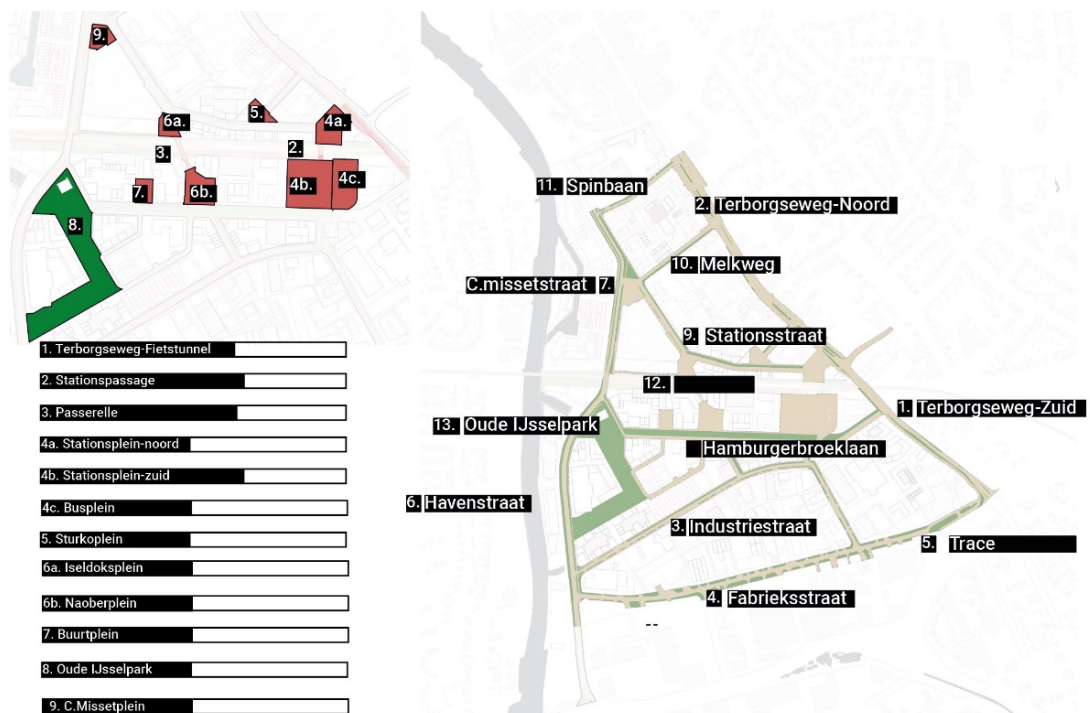
Deze onderdelen sluiten aan op de raamwerkaart van de openbare ruimte

(zie pagina hiernaast). Binnen dit raamwerk zijn ook de bijzondere investeringen benoemd, zoals het Oude IJsselpark en de passerelle.

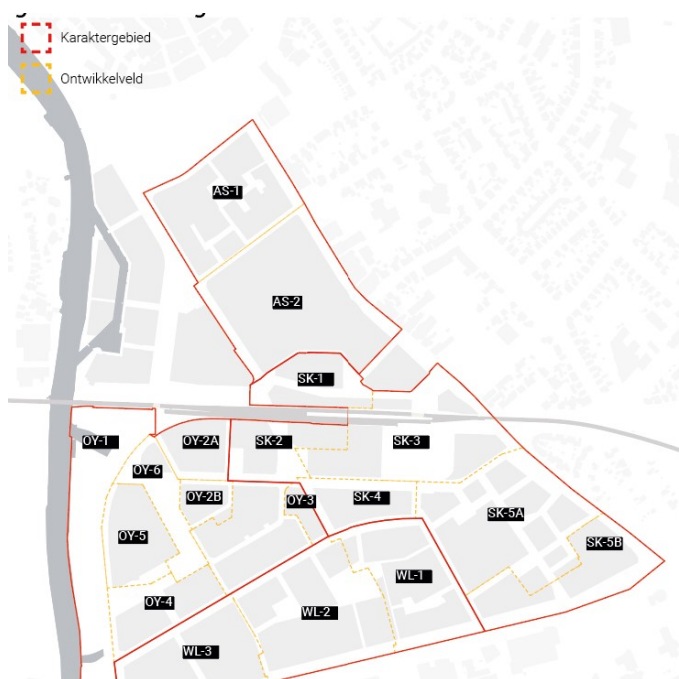
In figuur 143 zijn de ontwikkelvelden weergegeven, inclusief een globale fasering.

Fasering elementen Spoorzone Doetinchem	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 (Naaberhoek)	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 IJsseloever - Ontwikkelveld 1 (Petfood)	n.v.t.
Oude IJsseloever - Ontwikkelveld 2a (Graafschapcollege)	2030-2032
Oude IJsseloever - Ontwikkelveld 2b (Ketelhuus)	2030-2032
Oude IJsseloever - Ontwikkelveld 3 (Kop Hamburgerbroeklaan)	2032-2036
Oude IJsseloever - Ontwikkelveld 4 (Industriestraat)	2032-2036
Oude IJsseloever - 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 (Streeckenoot)	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 2036/2036
4. Fabriekstraat	2032-2036
5. Trace Terborgseweg-Ambachtstraat	2034-2036
6. Havenstraat	2034-2036
7. C. Missetstraat	2034-2036
8. Hamburgerbroeklaan	2032-2033
9. Stationsstraat	2033-2034
10. Melkweg	2035-2036
11. Spinbaan	2035-2036
12. Passerelle	2032-2033
13. Oude IJsselpark	2031-2032

Figuur 140: fasering elementen Spoorzone Doetinchem



Figuur 141: specials raamwerk Spoorzone en Figuur 142: wegvlakken raamwerk openbare ruimte



Figuur 143: ontwikkelvelden en indicatieve fasering

5.14.10 Haalbaarheid

5.14.10.1 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 investeringsagendastaan alle investeringen in en rondom het Stationsknooppunt, zoals de voetgangerstunnel onder het spoor, gebouwde par-keervoorzieningen en de herinrichting van de stationspleinen. Ook zijn indicatief bijdragen geraamd vanuit de nabijgelegen ontwikkelvelden die het bezoekers- parkeren afwikkelen in de mobiliteitshub.

Bovenwijkse infrastructuur Doetinchem 2036 (Mobiliteitsvisie)

In de directe omgeving van de Spoorzone zijn ook diverse potentiële investeringen aan de orde die los staan van de ontwikkelingen in de Spoorzone, maar elkaar wel kunnen beïnvloeden (o.a. ontwerpprincipes, werkgrenzen, fasering).

5.14.10.2 Samenvatting financiële haalbaarheid en financieringsbehoefte

Om de ambities van het gebiedsprogramma waar te maken, moet rekening worden gehouden met een financieringsbehoefte van 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.

5.14.10.3 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.

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 Stationsknooppunt + 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

Figuur 144: indicatieve resultaten en financieringsbehoefte Spoorzone Doetinchem

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.

5.14.10.4 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 verken 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 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 parkeerbonds

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 € 16,3 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 bovenwijkse voorziening aangemerkt. Het gemeentelijk parkeerbonds 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 € 3,0 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 Naaberhoek kan het gebiedsprogramma 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.

5.14.10.5 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. Te veel 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 Stationsknoop-

punt 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 omgevingsplannen en/of BOPA's opgesteld en in procedure gebracht. Het risico van een Raad van Stateprocedure 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.

5.14.10.6 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.

5.14.10.7 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'.

5.14.10.8 Afwaardering milieucategorieën

Uit de analyse blijkt dat de feitelijke milieucategorieën in de praktijk vaak lager is 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 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 afwaardering 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 onderstaande figuur 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 diervoederfabriek is wel specifiek bestemd, maar heeft daarnaast nog een standaard milieucategorie 3.2. Deze standaard milieucategorie wordt teruggebracht naar milieucategorie 3.1.

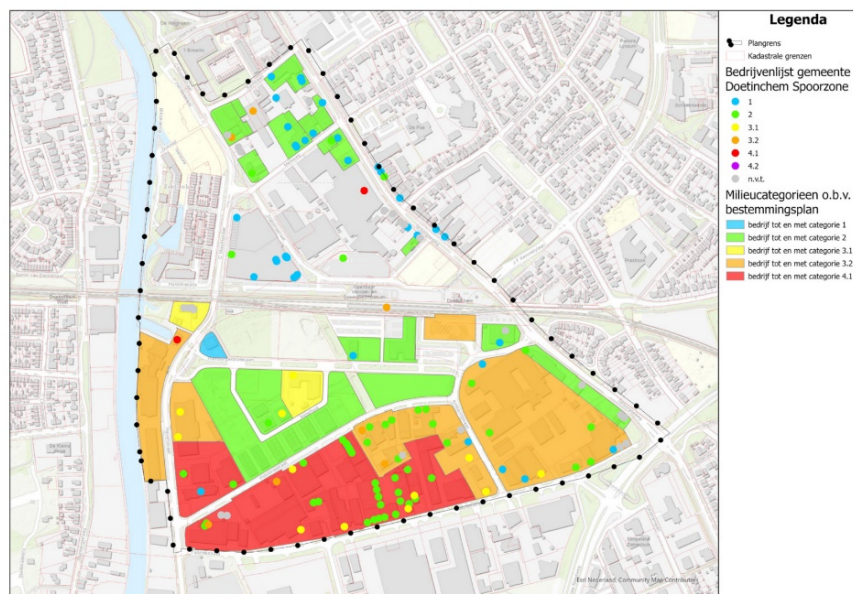
5.14.10.9 Nieuwe planologische mogelijkheden

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.

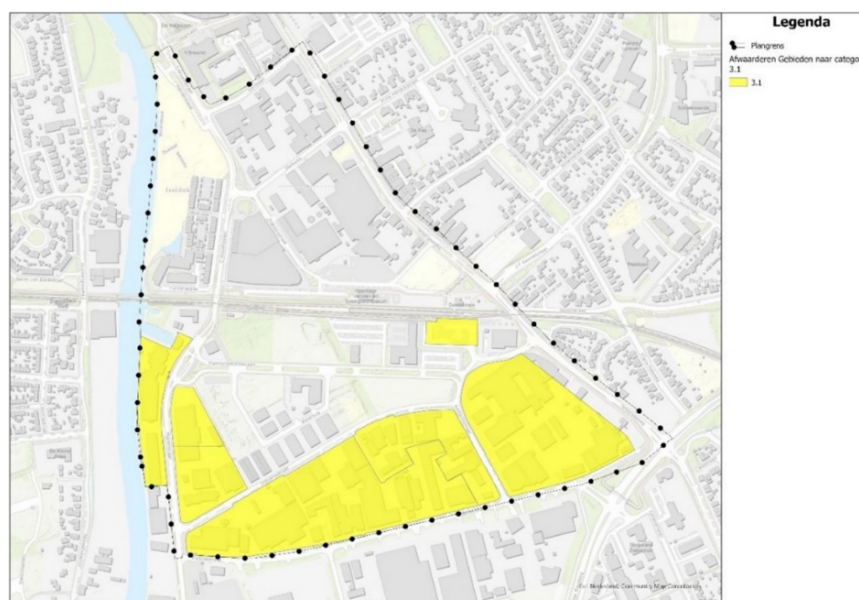
5.14.10.10 Planologisch uitgangspunten ruimtelijke procedure

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: vergelijking milieucategorieën met huidige categorie bedrijven



Figuur 147: sfeerbeelden gebiedscommunicatie



Figuur 148: sfeerbeelden gebiedscommunicatie



Figuur 148: sfeerbeelden gebiedscommunicatie



Figuur 149: sfeerbeelden gebiedscommunicatie

6 Participatie en gebiedscommunicatie

6.1 Inleiding

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.

6.2 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.

6.3 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.

6.4 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.

Bijlage I Overzicht Informatieobjecten

*Gebiedsprogramma Spoorzone
Doetinchem*

/join/id/regda-
ta/gm0222/2025/977e5b9a92264027b345cf34a2988a72/nld@2025-
12-17;09214921

II Overzicht Documentenbijlagen

<i>Beeldkwaliteitsplan Spoorzone</i>	/join/id/regda-ta/gm0222/2025/0f05ad8a5fe14e7e80fb5aa1211a2352/nld@2025-12-17;09214921
<i>Profielenboek Spoorzone</i>	/join/id/regda-ta/gm0222/2025/a570c7e254964740ab16887128c5906d/nld@2025-12-17;09214921
<i>Matenplan Spoorzone</i>	/join/id/regda-ta/gm0222/2025/f05231d73c7944d483957e35e20a0238/nld@2025-12-17;09214921
<i>Milieukundige analyse Spoorzone</i>	/join/id/regda-ta/gm0222/2025/bc146105058c4dc69dea68e7c04fc1b8/nld@2025-12-17;09214921
<i>Gebiedsprogramma Spoorzone</i>	/join/id/regda-ta/gm0222/2025/cd55411f3f4b4e548864f0b94ac258ce/nld@2025-12-17;09214921

I Overzicht Documentenbijlagen

Raadsmededeling Gebiedsprogramma Spoorzone Doetinchem / *indipubdagm02220252856447c47b681dd30ddbdhd@2025-12-17,0921421*