

PLAN

CASCO

laag cultuurhistorie
laag centrumvoorzieningen
laag bereikbaarheid
laag openbare ruimte

Landschappelijke tweedeling

De oorspronkelijke ligging van Doetinchem op de overgang van zand naar klei is makkelijk op een plattegrond te herkennen. De ligging van het Ei, de voormalige droge-voeten lijn Terborgseweg-Keppelseweg en de verschillen in oriëntatie van het stedelijk weefsel op het zandlandschap (diffuus) en het rivierenlandschap (haaks op de Oude IJssel) zijn typerend. Vanuit een cultuurhistorisch oogpunt is het wenselijk om bij de ontwikkeling van gebieden in de Schil uit te gaan van die tweedeling.



Stadsreparatie versus transformatie

Het Ei met haar middeleeuwse stratenpatroon, de 'passtukken' van de stadssingel en de historische linten zijn de meest zichtbare overblijfselen van de biografie van de stad. Bij nieuwe ontwikkelingen langs de linten en in en rond het Ei kiest het Masterplan voor de meer behoudende koers van stadsreparatie. Het herstellen en versterken van de oorspronkelijke stedenbouwkundige kwaliteiten staat voorop. Stadsreparatie betekent niet op voorhand het terugbrengen van wat er vroeger was, maar anticiperen op en respect hebben voor de historische kwaliteiten van deze gebieden.

Bij de overige gebieden in de Schil staat het Masterplan de meer vernieuwende koers van transformatie voor. Hierbij krijgen gebieden een nieuwe stedenbouwkundige betekenis, met nieuwe structuren en kwaliteiten. Dat betekent niet dat alles kan en mag. Nieuwe ontwikkelingen moeten altijd leiden tot plekgebonden oplossingen, passend binnen de Doetinchemse stedenbouwkundige context.

Architectuur

De architectuur is niet los te zien van de stedenbouwkundige grondhouding. Zij geeft mede richting aan de keuze of een meer historiserende dan wel vernieuwende architectuur wordt voorgestaan. Centraal staat echter altijd dat er per locatie wordt gezocht naar een eigen architectuur. Deze heeft per definitie een goede aansluiting op de bebouwing in de omgeving, doet recht aan de eigenheid van de locatie en gebruikt de historie als inspiratiebron. In de uitwerking van de plannen wordt hieraan nader invulling gegeven.

Ring van passtukken

De stadssingel bestaat uit een keten van 'passtukken' met een eigen gezicht. De vier bestaande passtukken, te weten de Burgemeester van Nispenstraat, het Plantsoen, de Molenbelt en de Gaswal/Hofstraat, krijgen veel meer profiel door een versterking van de historische karakteristieken. Een herinrichting van het Raadhuisplein zal moeten resulteren in een vijfde passtuk, zodat de singel om het centrum wordt gesloten.

Rand van het Ei

Het streven is om de herkenbaarheid van het Ei als cultuurhistorische en ruimtelijke eenheid te versterken. De rand van het Ei met de stadssingel wordt waar nodig gerepareerd.

In aansluiting op de bebouwing langs de Walstraat, de plannen voor de herbouw van het Lyceum, de twee resterende walwoningen aan de Kapoeniestraat en het bouwplan op de kop van de Waterstraat, krijgt de noordwestelijke rand van het Ei een tweezijdige bebouwingswand. Dit leidt tot een nieuwe invulling van de buitenzijde van de Kapoeniestraat.

Langs de zuidoostelijke helft van het Ei past een enkelzijdige bebouwingswand die zich oriënteert op de Oude IJssel en het Plantsoen. Het leidt tot de stedenbouwkundige invulling van de grote gaten ter hoogte van de C. Missetstraat en de Nieuwstad.



Historische linten

De lijnen met de grootste continuïteit zijn in Doetinchem altijd de historische linten geweest. In de Middeleeuwen lagen ze in een leeg landschap tussen de vestingstad en de omliggende dorpen. Tegenwoordig verbinden de linten het stadscentrum met de wijken en het buitengebied.

De Terborgseweg, Keppelseweg, Varsseveldseweg/ Dr. Huber Noodtstraat/Houtkampstraat, Loolaan/ Kruisbergseweg, Dichterseweg en Wijnbergseweg verdienen aandacht als cultuurhistorische en ruimtelijke dragers van de stad. Voor nieuwe ontwikkelingen houdt dit in dat respectvol moet worden omgegaan met beeldbepalende elementen: de aard en de karakteristieke korrel van de linten, de afwisseling in het ruimtegebruik, de historische bebouwing en de laanbeplanting. Zo is de Varsseveldseweg altijd een lint met een meer 'boers' karakter geweest dan de Keppelseweg met zijn statige panden.

Stadsgracht, Slinge en Zumpesloot

Niet zichtbaar, maar in meer of mindere mate nog wel onderhuids aanwezig, zijn de stadsgrachten, de Slinge en de Zumpesloot. Het water heeft een stevig stempel gedrukt op de ontstaansgeschiedenis van de stad.

Verkennd onderzoek laat zien dat het herstellen en zichtbaar maken van de grachten en beken door hun diepe ligging vrijwel niet is te doen.

Vanuit het cultuurhistorische perspectief is het een uitdaging om na te gaan hoe toch verwijzingen naar de oude waterlopen betekenis kunnen krijgen. Bij de herinrichting van het Raadhuisplein kan een waterelement worden aangebracht op de rand van het Ei. Het kan er verwijzen naar de voormalige stadsgracht en de Slinge. Bij een opwaardering van het Plantsoen kan met waterelementen worden herinnerd aan de vroegere stadsgracht.



Stadsreparatie: bijv. Burgemeester v. Nispenstraat



Transformatie: bijv. Stadsvilla's Ruimzicht

PLAN

CASCO

laag cultuurhistorie
laag centrumvoorzieningen
laag bereikbaarheid
laag openbare ruimte

Het Ei vormt de kern voor het versterken van Doetinchem als centrumstad voor de regio. De Detailhandelsvisie laat echter zien dat de komende jaren het winkelaanbod slechts beperkt zal groeien. Hetzelfde lijkt te gelden voor de voorzieningen op het gebied van cultuur en onderwijs.

De nieuwe detailhandel speelt net als de verplaatste bestaande voorzieningen (winkels uit De Veentjes, de schouwburg) een rol bij de verbetering van het Ei als winkel- en uitgaanscentrum.

Het strategisch toevoegen en clusteren van functies levert naast meer aanbod vooral meer 'loop' tussen de verschillende voorzieningen op. Het adagium is daarom voorzieningen in het Ei te concentreren, voor zover de maat en schaal van de voorzieningen dat toelaten. Grootschalige, centrumversterkende voorzieningen krijgen op korte afstand rond het Ei een plek zodat er toch synergie ontstaat.

Groei in het Ei

Na de stadsreparatie aan de Burgemeester van Nispenstraat is circa 4.000 m² detailhandel en 1.500 m² maatschappelijk/commerciële voorzieningen aan de rand van het Ei toegevoegd. Passend bij de negentiende eeuwse grandeur van deze straat wordt ingezet op winkels voor de duurere marktsegmenten. Tevens ontstaat hier een attractieve looproute, tussen de schouwburg met parkeergarage, het centrum en het nieuwe winkelrondje Catharinastraat-Van Nispenstaat-Heezenstraat.

Een uitbreiding met maximaal 2000 m² detailhandel is voorzien rond de (verlengde) Gasthuisstraat en de Gart Seevinckgang. Winkels met een gemiddeld vloeroppervlak tussen de 50 en 150 m² - voor bijvoorbeeld startende ondernemers - kunnen hier een plek krijgen. Voor het Ei betekent dit een verlevendiging aan de zijde die is georiënteerd op de Oude IJssel. Tegelijkertijd vormt deze vorm van detailhandel een verrijking van de looproutes vanuit het zuiden.

Het gat in de rand van het Ei bij Nieuwstad leent zich eveneens voor een invulling met commerciële voorzieningen. Hoewel het gebied ook om een stedenbouwkundige kwaliteitsslag vraagt, wordt met het oog de beperkte groei van de voorzieningen hier niet op ingezet. Deze locatie wordt achter de hand gehouden voor uitbreiding van het winkelareaal op de langere termijn. Herinrichting van de openbare ruimte moet er tot de gewenste stedenbouwkundige verbetering leiden.

Looproutes

Het voor doorgaand autoverkeer afgesloten deel van de Terborgseweg (tussen spoorlijn en Raadhuisstraat) is een belangrijke aanlooproute vanaf het OV-knooppunt. Dit vraagt om een aantrekkelijke inrichting van de straat met onder meer detailhandel. Voor de Dr. Huber Noodtstraat en de Houtkampstraat, de looproutes naar en van de Veemarkt, geldt hetzelfde.

Grootschalige centrumvoorzieningen

Dankzij het relatief grote achterland is Doetinchem bij uitstek de Achterhoekse locatie voor de vestiging van grootschalige centrumvoorzieningen en detailhandelsconcepten. Ze kunnen een wezenlijke bijdrage leveren aan het functioneren van het Ei als het winkel- en uitgaanscentrum, op voorwaarde dat ze op de juiste plek worden gerealiseerd. Het kundig faciliteren van deze voorzieningen is daarom een van de grote ruimtelijke opgaven in de Schil.



De grootschalige structuurversterkende functies worden in clusters rond het Ei gesitueerd. Elke cluster kenmerkt zich door zijn ligging aan een hoofdontsluitingsweg of 'inrikker', de aanwezigheid van parkeervoorzieningen, een attractieve looproute naar het centrum en een combinatie van meerdere centrumfuncties. Er worden vier clusters onderscheiden:

- Cluster Missetstraat. Politiebureau met bibliotheek en streekarchief in het voormalige Brewinc en circa 5000 m² aan grootschalige commerciële voorzieningen, bijvoorbeeld een grootschalige supermarkt ter vervanging van de supermarkt op De Veentjes.
- Cluster Raadhuisplein. Stadskantoor met grootschalige commerciële voorzieningen (3.500 m²), marktplein en parkeerkelder.
- Cluster Hofstraat. Culturele voorzieningen met cultureel centrum De Gruitpoort, bioscoop, schouwburg Amphion, parkeergarage en Stadsmuseum.
- Cluster Sportpark-Zuid/Varkensweide. De nieuwe brandweerkazerne bij een uitbreiding van de jachthaven met botenopslag. Wellicht een evenementenhal en parkeervoorzieningen.

Nieuw perspectief De Veentjes

Helaas moet 25 jaar na de totstandkoming worden geconstateerd dat De Veentjes grotendeels is mislukt als woon-, winkel-, werk- en uitgaansgebied. Klachten over de leefbaarheid, leegstand, het vertrek van de schouwburg, vrije ontwikkelingsruimte aan de Nieuwegeweg en het vrijkomen van de locatie TNT/TPG maken een herbezinning op de functie van De Veentjes nodig. Inzetten op behoud en versterking van de centrumfunctie van De Veentjes impliceert een enorme financiële inspanning en concurrentie met het Ei. Er is geen enkele garantie dat een dergelijke vernieuwing deze keer wel succesvol zal eindigen.

Met de overgang naar een compact en deels grondgebonden stedelijk woonmilieu is voor De Veentjes een nieuw perspectief gevonden.



PLAN

CASCO

laag cultuurhistorie
laag centrumvoorzieningen
laag bereikbaarheid
laag openbare ruimte

Essentieel voor een goede economische ontwikkeling van Doetinchem is een binnenstad die per fiets, auto, openbaar vervoer en ook te voet goed bereikbaar is. Binnen de huidige radiale structuur wordt het verkeer vanuit alle windrichtingen rechtstreeks naar het stads-hart gevoerd, waar het zich verspreidt. Het verkeer dat het centrum doorkruist is - net als het doorgaande verkeer - op dezelfde wegen aangewezen. Veel verkeersaders in de Schil verstopten dan ook.

De effecten zijn alleen maar negatief. Voorzieningen dreigen slecht bereikbaar te worden, de luchtkwaliteit is op enkele plekken in het geding en er blijven wegen met uitsluitend verkeersruimte en weinig verblijfskwaliteit over (Hofstraat, Rozengaardseweg, Raadhuisstraat, Terborgseweg, Keppelseweg, IJsselkade). Deze trend is in strijd met het streven de publieke ruimte in het centrum een hoge verblijfskwaliteit te geven. Hier moet het dilemma van een regionale centrumstad worden opgelost: een goede bereikbaarheid voor het autoverkeer versus een aantrekkelijk ingericht centrum.

Verdeelring

Het Mobiliteitsplan neemt de bereikbaarheid per auto voor het Ei en de Schil als uitgangspunt. De centrumfunctie is leidend voor de inrichting van het wegennet. Dat betekent een vlotte doorstroming voor het autoverkeer. Ontbrekende schakels worden gerealiseerd

en het bestaande asphalt wordt optimaal benut; er zijn voldoende parkeerplaatsen in grote parkeergarages of op maaiveld.

In het plan worden maatregelen voorgesteld die leiden tot een 'verdeelring' met goed functionerende invalswegen. Via de ringstructuur kan het doorgaande verkeer buiten het centrum worden afgewikkeld. Het bestemmingsverkeer voor het centrum kan over 'inprickers' rechtstreeks naar zijn bestemming worden geleid. Sluipverkeer wordt zoveel mogelijk de pas afgesneden

De stedelijke verdeelring bestaat uit de Europaweg – Keppelseweg – Ruimzichtlaan (nieuw) – J.F. Kennedylaan – Varsseveldseweg – Oostelijke Randweg (nieuw) – Bedrijvenweg.

Na 2020 kan de verdeelring mogelijk worden uitgebouwd tot een complete ringstructuur, dat wil zeggen met een doorgetrokken Tweede Loolaan achter het ziekenhuis en een noordelijke randweg door het Zelhense Broek.

Vanaf de snelweg A18 zijn de Terborgseweg en de Europaweg de belangrijkste corridors richting ring. De Europaweg – Keppelseweg maakt tevens deel uit van de regionale hoofdroute voor de ontsluiting van de Achterhoek richting Zutphen.

De tot 2020 voorgestelde samenhangende infrastructuurle maatregelen in het Mobiliteitsplan bestaan uit:

- autoluw maken binnenstad;
- opwaarderen Europaweg inclusief ongelijkvloerse



Uit: Mobiliteitsplan 2007



Uit: Mobiliteitsplan 2007

kruisning van het spoor;

- realisatie oostelijke randweg;
- realisatie Ruimzichtlaan;
- opwaarderen aansluitingen A18 Terborgseweg en Weemstraat;
- opwaarderen capaciteit kruispunten op route A18 oostelijke randweg;
- opwaarderen capaciteit rotondes Bedrijvenweg - Doetinchemseweg en Liemersweg - Edisonstraat.

Voor de verkeersstructuur in de Schil houden deze maatregelen in, dat

- de nieuw aan te leggen Ruimzichtlaan onderdeel gaat uitmaken van de verdeelring;
- de Schil in principe een 30 kilometerzone wordt, met uitzondering van de hoofdontsluitingswegen en een deel van de gebiedstoegangswegen met grote parkeervoorzieningen voor het centrum;
- de Hofstraat, Gaswal/C. Missetstraat, Terborgseweg, Raadhuisstraat en Varsseveldseweg als doorgaande wegen worden afgewaardeerd tot 'inprickers' voor bestemmingsverkeer;
- de Kennedylaan tussen de aansluitingen met de Terborgseweg en de Varsseveldseweg niet langer deel uitmaakt van het net van hoofdontsluitingswegen en tot gebiedsontsluitingsweg wordt afgewaardeerd;
- de IJsselkade/Raadhuisstraat tussen de aansluiting met de Gasthuisstraat en Nieuwstad autoluw kan worden ingericht, om het Raadhuisplein als een stedelijk plein bij het centrum te betrekken. Dit biedt ook een oplossing voor de fijnstofproblematiek op de IJsselkade.
- De kortsluiting tussen de Gaswal/Missetstraat, Terborgseweg en Raadhuisstraat komt tot stand dankzij een nieuwe verbinding via de Melkweg of Spinbaan, Plantenstraat en Tjalmastraat.

Parkeren

In en rond het centrum liggen momenteel circa 3400 plaatsen voor betaald parkeren. De groei van het autoverkeer en de voorgestane ruimtelijke ontwikkelingen in en bij het centrum leiden naar verwachting tot een toename van de parkeerbehoefte met 600 plaatsen. Dit betekent dat er in 2020 circa 4000 betaalde parkeerplaatsen nodig zullen zijn. Circa 2150 parkeerplaatsen zijn echter op ontwikkellocaties in de Schil gelegen en zullen verdwijnen. Voor in totaal circa 3075 nieuwe parkeerplaatsen is ruimte gereserveerd in de Schil, met een oppervlakte van ongeveer 6,9 hectare.

Het parkeren wordt grotendeels geconcentreerd op een enkele grote locaties op korte afstand van het Ei en de inprickers. Dat maakt een korte, aantrekkelijke wandeling naar het Ei mogelijk.

De nieuwe grote gebouwde parkeervoorzieningen grenzen aan het centrum. Ze zijn gekoppeld aan grootschalige centrumfuncties, zoals de nieuwe schouwburg (Hofstraat) en het stadskantoor (Raadhuisplein).



Onderdeel van de geplande ontwikkeling langs de Burgemeester van Nispenstraat is een uitbreiding van de parkeergarage aan de Catharinastraat. De capaciteit van de Varkensweide wordt eventueel vergroot door de aanleg van een parkeerdek. Op de kop van Sportpark-Zuid en op het voormalige Intermeco-terrein (Hamburgerbroek) zijn combinaties van grootschalige centrumvoorzieningen en parkeren op maaiveldniveau voorzien.

Een strip met 250 parkeerplaatsen langs het spoor sluit aan op de parkeervoorziening op het Intermeco-terrein. Gezien de loopafstand zal deze strip waarschijnlijk slechts een beperkte functie vervullen voor bezoekers aan het centrum. Specifieke groepen gebruikers, zoals reizigers met het openbaar vervoer, werknemers van winkels in de binnenstad of marktkooplieden, zullen naar verwachting wel belangstelling voor deze parkeerplaats hebben.

De vroegere hoofdonthutingswegen, afgewaardeerd tot 'inprickers' voor het centrum, bieden ruimte aan straatparkeren voor zover de doorstroming en verkeersveiligheid dat toelaten. Het Mobiliteitsplan voorziet in 300 parkeerplaatsen.

Het Masterplan Schil gaat er op alle ontwikkellocaties vanuit dat elk deelplan in zijn eigen parkeerbehoefte voorziet. De Parkeernotitie voor de Schil geeft voor de vier verschillende woonmilieus inzicht in parkeernormen, parkeervoorzieningen, het parkeren voor bezoekers en de kwaliteit van de openbare ruimte.



Fietsverkeer

Doetinchem is een fietsstad. Uit de fietsbalans (2004) blijkt dat Doetinchem in vergelijking met andere gemeenten een hoog fietsgebruik kent. 47% van de verplaatsingen tot 7,5 kilometer gebeurt in Doetinchem op de fiets.

Het Mobiliteitsplan gaat er vanuit dat het doel van het fietsbeleid is om zoveel mogelijk mensen te laten profiteren van de voordelen van het fietsen. Hierbij hoort dat de fiets in de stad een goed alternatief biedt voor verplaatsingen per auto. Dit vraagt om een netwerk van directe, veilige en samenhangende routes. Fietsverbindingen behoren aan te sluiten op de herkomst en bestemming van de gebruikers. Voor een stedelijk gebied als de Schil wordt dit vertaald in een netwerk met een maaswijdte van 250 meter waarbij het hoofd-fietsnet een maaswijdte kent van 500 meter.

Binnen de Schil worden de ontbrekende schakels in het fietsnetwerk aangevuld. Ook vindt een menging van fiets- en autoverkeer plaats als de intensiteit dat toelaten. Daarnaast wordt naar meer eenduidigheid en continuïteit bij de vormgeving van het netwerk gestreefd.

De meest in het oog springende aanvullingen in de Schil zijn een kortsluiting tussen de Wilhelminastaat en de Stationsstraat, het doortrekken van de verbinding via de Burgemeester van Nispenstraat tot aan de Loo-laan en een mogelijke fietsbrug over de Oude IJssel ter hoogte van de IJsselstraat.

Openbaar vervoer

Doetinchem is met het openbaar vervoer bereikbaar per trein, via de spoorlijn Arnhem-Winterswijk, en per bus. Zes buslijnen verzorgen een halfuursverbinding met de omliggende gemeenten. Ook is er een stadsbuslijn.

De rol van het openbaar vervoer is beperkt. Doetinchemmers geven vrijwel altijd de voorkeur aan de auto of de fiets. Desondanks is het openbaar vervoer redelijk te noemen.

Vanuit het oogpunt van vervoer, stedenbouwkundige ontwikkelingen en de bereikbaarheid per fiets en auto, gaat de voorkeur uit naar een compact knooppunt voor openbaar vervoer aan de centrumzijde van het spoor. Een herinrichting van de afgewaardeerde Terborgseweg tussen de Raadhuisstraat en het station stimuleert een gedifferentieerd gebruik van het gebied. Het maakt straks een attractieve wandeling van zo'n zeven minuten tussen het station en het centrum mogelijk: langs appartementen, detailhandel en kantoren.

Voor de bereikbaarheid van het Ei per openbaar vervoer is een juiste haltering voor de buslijnen essentieel. De locatiekeuze zal in samenhang met de ontwikkelingen rond het Raadhuisplein, de Plantsoenstraat, de Burgemeester van Nispenstraat en de Hofstraat worden gezien.



PLAN

CASCO

laag cultuurhistorie
laag centrumvoorzieningen
laag bereikbaarheid
laag openbare ruimte

Om meer ruimtelijke samenhang tussen de verschillende delen van de Schil te bewerkstelligen, de verblijfskwaliteit van het publieke domein te verbeteren en het groene lommerrijke karakter te versterken, wordt een kwaliteitsslag in de inrichting van de openbare ruimte voorgestaan.

De gewenste verbetering spitst zich toe op vier onderdelen: het raamwerk van (park)lanen, de groene waas, de stadssingel en het bordes aan de Oude IJssel. Daarnaast krijgt de kwaliteitsslag haar beslag in de plannen voor de verschillende ontwikkellocaties, waarvan de inrichting van de openbare ruimte een onlosmakelijk onderdeel uitmaakt.

Raamwerk van (park)lanen

De herontwikkeling van de historische linten tot lommerrijke lanen, de ontwikkeling van de meer eigentijdse hoofdverbindingen tot parkways (Europalaan, Energieweg, Liemersweg) en de aanleg van nieuwe lanen (Ruimzichtlaan, Kantorenallee en C. Missetstraat) resulteert in een samenhangend groen raamwerk. Het fungeert als een 'ruimtelijk bindmiddel' tussen de verschillende stedelijke fragmenten in de Schil. Verder biedt het groen de mogelijkheid om geënceneerde entrees tot het centrum vorm te geven. Lanen kunnen als lange groene lijnen het centrum en de Schil met elkaar en het buitengebied verbinden; deze aanpak zal de verblijfskwaliteit langs verschillende wegen in de Schil verbeteren.

Groene waas

Met uitzondering van het Ei is de rest van de stad bedekt met een groene waas van bos, parken, lanen, tuinen en solitaire bomen. Naoorlogse verkeersplannen en de verschillende inbreidingsplannen hebben de groene waas echter beschadigd. Het Masterplan Schil heeft daarom de ambitie om voor elke nieuwe woning twee bomen aan te planten: het 3000 Bomenplan.

Stadssingel

De stadssingel bestaat uit aan elkaar geschakelde passtukken. Ze vormen de overgang tussen het Ei

en de omliggende negentiende en twintigste eeuwse stadsuitbreidingen. De vier bestaande passtukken krijgen veel meer een eigen gezicht door het versterken van hun historische karakteristieken.

Het bebouwde passtuk rond de Burgemeester Van Nispenstraat krijgt met de bouw van het voormalige Lyceum en de Rotterdamse Bank haar oude luister terug. Het Plantsoen verdient een opschoonbeurt en een aansprekende parkinrichting, de Molenbelt een mooie strak groen grondlichaam. Op de Gaswal/Hofstraat past een 'brinkachtige' inrichting van losse boomgroepen op een groen tapijt.

Het Raadhuisplein vormt het ontbrekende, vijfde passtuk. Door een (deels) nieuwe bebouwingswand, publiektrekkende functies en een nieuwe inrichting van de openbare ruimte verandert de huidige stenen leegte tot een levendig stadsplein. De warenmarkten kunnen er een plek krijgen.

Rondje Ei

De verbindende schakel tussen de vijf passtukken is een voor voetgangers - en wellicht ook fietsers - herkenbare route rond het Ei.

Ondanks de verschillende verkeersfuncties van de samenstellende delen zal door eenheid in vormgeving een herkenbaar 'Rondje Ei' kunnen ontstaan. De huidige inrichting van de Walstraat met gebakken klinkers en hardsteen is de referentie.

In samenhang met de stadsreparatie van de rand van het Ei en een gevarieerd nieuwbouw kan het rondje uitgroeien tot een begrip in Doetinchem.

Bordes aan de Oude IJssel

Een geweldige kans om de stad aan de Oude IJssel te hechten ontstaat dankzij het nieuwe woongebied Hamburgerbroek, het afwaarderen van de Gaswal/C. Missetstraat en een herontwikkeling van het Brewinc met publieke functies. Ook de heroriëntatie van het zuidelijke deel van het centrum, met een prominent gezicht richting rivier, draagt daaraan bij.

De band tussen binnenstad en rivier krijgt stevigheid



door de oevers te ontwikkelen tot een bijzondere plek in de stad. De inrichting en het gebruik sluiten (complementair) aan op de binnenstad. Door in te spelen op de hoogteverschillen is een kade haalbaar met bijvoorbeeld een strandje, een haventje, horecagelegenheid of een groene onderkade.

Met dergelijke initiatieven kan een attractieve overgang worden gemaakt tussen het historische centrum en het nieuwe woongebied Hamburgerbroek. Langs de rivier ontstaat zo ook een prachtige setting voor de herontwikkeling van het voormalige schoolgebouw van Het Brewinc.

De mogelijkheid makkelijk de Gaswal/C. Missetstraat over te steken is een belangrijk aandachtspunt. Hoewel het Mobiliteitsplan een daling van de verkeersintensiteit voorspelt, het blijft het een weg met circa 14.000 motorvoertuigen per etmaal.

Vrijwel de enige watergebonden activiteit in de directe nabijheid van het centrum is de jachthaven. Het idee is in dit deel van Sportpark-Zuid kansen te bieden aan bijvoorbeeld een uitbreiding van de jachthaven, een evenementenhal, nieuwe brandweerkazerne, horeca en parkeervoorzieningen. In combinatie met een attractieve en directe voetgangersverbinding langs de oever van de Oude IJssel kunnen dergelijke functies synergie opleveren voor het Ei als winkel- en uitgaanscentrum.

Tussen de IJsselkade en IJsselstraat kan een prachtig groen bordes aan de rivier ontstaan. Met de aanleg van een voetgangers- en fietsbrug in het verlengde van IJsselstraat ligt er een 'rondje Oude IJsseloever' in het verschiet. Dit vraagt wel om een zorgvuldige landschappelijk inpassing van een parkeerdek op de Varkensweide of een grote parkeervoorziening nabij de jachthaven.

Het verzilveren van bovengenoemde kansen betekent dat Doetinchem zich voor het eerst sinds 1236 echt als een stad aan de Oude IJssel manifesteert. Tegelijkertijd worden nieuwe kansen aangeboord voor een waterrijk woonmilieu, prominente openbare ruimte en

een verrijking van Doetinchem als toeristisch-recreatief product.

Kwaliteitsniveaus

De inrichting van de openbare ruimte laat zich indelen in verschillende kwaliteitsniveaus. Uitgangspunt voor een indeling is het onderscheid in betekenis van de verschillende gebieden voor de inwoners en de bezoekers van de stad.

Aan de ene kant van de indeling vinden we de algemeen voorkomende woonwijken die een groot oppervlak van de stad beslaan en voornamelijk van betekenis zijn voor de wijkbewoners. Aan de andere zijde van de indeling bevinden zich de zeer bijzondere maar kleine gebieden die voor alle inwoners van betekenis zijn: bijvoorbeeld het Simonsplein, het plein voor het stadhuis en de rivieroevers.

Tussen beide uitersten zijn er gebieden die door veel inwoners worden gebruikt: het winkelgebied, de wegen naar de binnenstad en de wijken rondom het centrum.

Door onderscheid aan te brengen bij de inrichting wordt uitdrukking gegeven aan het belang van de diverse gebieden binnen de stad. Bovendien draagt een gevarieerde inrichting bij aan de oriëntatie van bewoners en bezoekers.

Het basisniveau is standaard voor de publieke ruimte in de meest voorkomende woonwijken. De inrichting bestaat uit eenvoudige betonnen trottoirtegels en straatstenen. Een kleur- of mineraaltoeslag zorgt voor duurzame kwaliteit, de verlichting is functioneel en eigentijds, het straatmeubilair degelijk. Het openbaar groen en de particuliere tuinen dragen bij aan een gevarieerde inrichting.

Het luxeniveau bij de inrichting is te vinden in de binnenstad, langs de belangrijkste invalswegen en in de dichtbebouwde woonwijken nabij de binnenstad. Gebakken klinkers voor de bestrating dragen bij aan een luxe en ook wel traditionele uitstraling. Waar woningen



direct aan het trottoir grenzen is een hoogwaardiger bestrating vereist om een armoedige indruk te voorkomen. De verlichting en het straatmeubilair sluiten aan bij het luxere inrichtingsniveau.

Voor enkele uitzonderlijke gebieden, die het visitekaartje van de stad vormen, kan uniek materiaal worden toegepast. Het natuursteen op het Raadhuisplein en de bijzondere lichtmasten met poëzie op het Simonsplein zijn goede voorbeelden. Wanneer bestra-

ting en straatmeubilair voor een unieke locatie worden ontwikkeld, kan uitdrukking worden gegeven aan het bijzondere karakter van de plek.



Kwaliteitsniveaus