

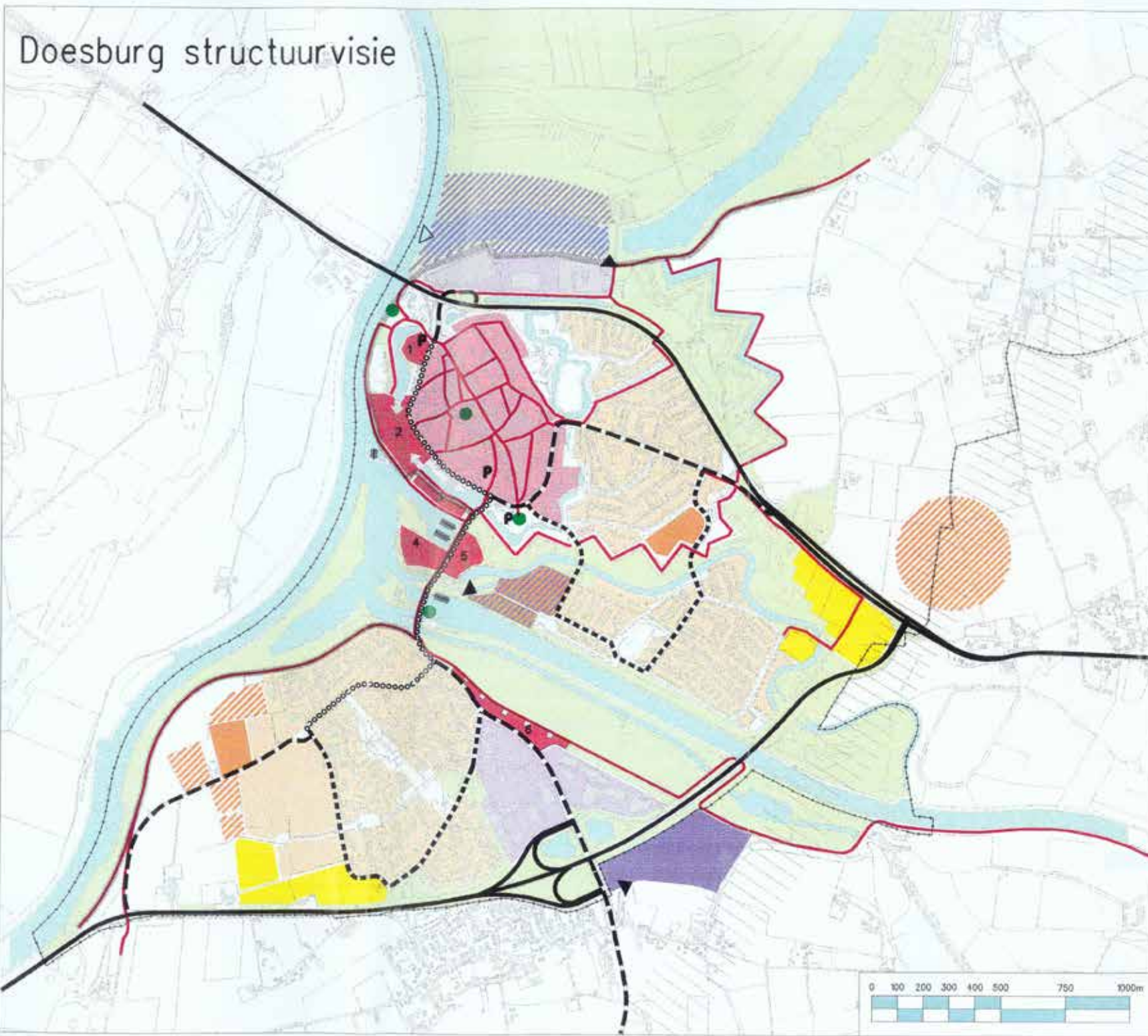
STRUKTUURVISIE DOESBURG

NOVEMBER '97



PC

Doesburg structuurvisie



verklaring algemeen

- ondergrond
- gemeentegrans
- hoofdwaterkering

infrastructuur

- buitenstedelijke regionale ontsluiting
- binnenstedelijke wijkontsluiting
- binnenstedelijke lokale ontsluiting
- binnenstedelijke wijkontsluiting en vermindering doorloand verkeer
- parkeervoorziening op stadsniveau
- tracevariant betuweroute

wonen

- bestaand woongebied (cq in ontwikkeling)
- uitbreidings- / libredingslokatie
- zoekgebieden woningbouw

bedrijvigheid

- bestaand bedrijventerrein
- te (her-) ontwikkelen bedrijventerrein
- menggebied wonen bedrijvigheid
- optie (stadszijde)
- ontsluitingspunt droog
- ontsluitingspunt nat

sport recreatie toerisme

- te ontwikkelen samenhangende sportcomplexen
- toeristisch/recreatieve hoofdroute langzaam verkeer
- recreatie- / vluchthoven
- toeristisch/recreatief attractiepunt met verblijfsvoorz.

bijzondere projecten

- binnenstad
- 1 markt stedebouwkundig object + parkeren (LTS terrein)
- 2 ijsstadeproject wonen (in voorbereiding)
- 3 gemengde centrumfuncties (contre escarpel)
- 4 gemengde centrumfuncties (gieterij)
- 5 gemengde centrumfuncties ('t hoornwerck)
- 6 zoekgebied bijzondere woningbouwprojecten

natuur / landschap

- ecologische structuur
- water



INLEIDING

Vanuit diverse sectoren (o.a. wonen, werken, groen) worden claims gelegd op delen van het Doesburgse grondgebied.

Om te anticiperen op en sturing te geven aan deze ruimteclaims heeft de gemeente Doesburg een structuurvisie opgesteld.

De structuurvisie, die niet de formele status van een structuurplan kent, wordt gezien als een eigen visie van het gemeentebestuur. De structuurvisie vormt het kader, waarbinnen alle ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente worden beoordeeld en op elkaar worden afgestemd. Naar aanleiding van de structuurvisie zal uitwerking van onderdelen in bestemmingsplannen plaatsvinden. Concrete, op uitvoering gerichte deelplannen zullen in de toekomst aan de structuurvisie worden getoetst.

Het simultaan ontwikkelde groenstructuurplan, dat inhoudelijk volledig is afgestemd op de globalere structuurvisie, vormt zo'n "verlengstuk" met een concrete werking. Daarnaast kan worden gewezen op het thans in ontwikkeling zijnde bestemmingsplan IJsselkade.

Het College van Burgemeester en Wethouders en een ruime vertegenwoordiging van burgers, bedrijfsleven en belangengroeperingen hebben zich eind 1996 en begin 1997 gezamenlijk ingespannen om vorm te geven aan deze structuurvisie. Aan het opstellen van de structuurvisie is een uitvoerige discussie voorafgegaan.

Aan de hand van een door Pouderoyen Compagnons opgestelde discussienota zijn diverse sectorale aspecten (wonen, werken, verkeer, recreatie, e.d.) en twee integrale toekomstvisies (expansie versus consolidatie) besproken.

Uit de breed gevoerde discussies kwam een duidelijke voorkeur naar voren voor een toekomstvisie die hoofdzakelijk gebaseerd is op een consoliderend model.

In Doesburg wordt zo, op grond van een breed draagvlak, gekozen voor handhaving en versterking van waardevolle historische structuren en natuur en landschap.

Het gemeentelijk beleid kan met de volgende speerpunten worden samengevat.

- bevorderen van het cultuurtoerisme;
- conserveren en duurzaam beheer van het binnenstadsmilieu en rehabiliteren en ontwikkelen van het zogenaamde tussengebied (IJsselkadezone);

- optimaliseren van het netwerk aan toeristisch-recreatieve langzaamverkeersverbindingen binnen en buiten het stedelijk gebied;
- ontwikkelen en instandhouden van een goede ecologische infrastructuur;
- ruimte bieden voor uitbreiden en verplaatsen van met name de lokale bedrijvigheid;
- woningbouw primair afstemmen op de opvang van de eigen woningbehoefte;
- verkeersbeleid dat zich vooral richt op het doelmatig afwikkelen van verkeersstromen, verhogen van de verkeersveiligheid en het realiseren van een verkeersluw en leefbaar binnenstadsbeeld;
- aanwijzen van nieuwe locaties ten behoeve van een gespreide bundeling van sport- en andere recreatieve voorzieningen.

De voorliggende structuurvisie vormt bovendien een basis voor nader overleg met andere overheden (o.a. provincie en buurgemeenten) over concrete planuitwerking. In de discussiefase is in eerste instantie tamelijk vrijmoedig met bestaande gegevens, beleidlijnen, belangen en zelfs bestuurlijke grenzen omgegaan.

Dit was noodzakelijk om tot een vrije en compromisloze beeldvorming te kunnen komen. De uiteindelijke visie is vanzelfsprekend wel realistisch. Intergemeentelijke aanpak lijkt onontbeerlijk. Op collegeniveau is overleg gaande over een onderzoek naar een mogelijke realisatie van een industrieterrein in de gemeente Angerlo.

Tevens kan de structuurvisie er op termijn toe leiden dat in samenwerking met Hummelo en Keppel een woningbouwlocatie nabij Voor-Drempt wordt ontwikkeld.

De verhouding tussen structuurvisie en streekplan staat, mede door de keuze voor een terughoudend beleid (consolidatiemodel) vrijwel nergens onder druk. Met name de keuze voor een noordelijke uitbreidingsmogelijkheid van het bedrijventerrein Verhuellweg wordt (nog) niet ondersteund door het provinciaal beleid. De gemeente Doesburg ziet echter geen reëel alternatief voor de door uitbreiding en verplaatsing van watergebonden bedrijvigheid gestelde claims. Wel ziet zij hier echter een unieke kans om tot herstructurering en rehabilitatie van de rivierzone te komen.

De toekomstvisie kan als volgt worden samengevat.

DOESBURG HANZESTAD

Doesburg is ontstaan aan de monding van de Oude IJssel in de Gelderse IJssel. Deze gunstige ligging leidde tot de ontwikkeling van een sterke handelsstad, die in 1447 werd opgenomen in het Hanzeverbond. Verschillende omwallingsfasen hebben geleid tot het ontstaan van meerdere ringstructuren, waarvan de laatste dateert uit het begin van de 18e eeuw. Deze vesting, de Hoge en Lage Linie, lag aanvankelijk ruim om de stad heen en heeft ook nu nog een sterk landschappelijk karakter.

De stadsplattegrond, sterk bepaald door deze walstructuren biedt een scala aan intieme stedelijke ruimten zoals straten, stegen, hofjes en binnentuinen, terwijl de Markt

met de monumentale Martinikerk het hoogtepunt vormt. De binnenstad omvat een rijkdom aan cultuurhistorisch waardevolle panden, waarvan er vele op de Rijksmonumentenlijst staan.

Het spanningsveld tussen het intieme stedelijke interieur en de aangrenzende weidsheid van het rivierenlandschap geeft het totaal een hoge toeristisch-recreatieve waarde. Het gemeentelijk beleid is er op gericht deze belangwekkende waarden in stand te houden en waar mogelijk verder te versterken.

BINNENSTAD

De binnenstad, als relict van de voormalige Hanzestad, vertegenwoordigt belangwekkende cultuurhistorische waarden. Voorkomen moet echter worden dat de wens het historisch erfgoed te behouden, uitmondt in een starre conservering, waarmee de binnenstad tot museaal gegeven vervalt. De binnenstad is vooral ook een economische motor, met onder andere de centrumfuncties, (culturele) activiteiten, winkels en overige recreatieve en toeristische attracties.

Verdere ontwikkeling van een vitaal en bruisend stadshart in een rijke historische context is het uitgangspunt voor verdere planvorming. Om de kwaliteit van de binnenstad te behouden en te versterken moet voortdurend geanticipeerd worden op veranderingen op diverse terreinen. Dit vergt een beleid dat uitgaat van een dynamisch beheer en dat is gericht op ontwikkeling en versterking.

In de context van de totale Doesburgse verkeersstructuur speelt de binnenstad een rol in de bereikbaarheid van de centrumfuncties en in het netwerk van toeristische (doorgaande) routes.

Aspecten als "verkeerscirculatie", "bereikbaarheid" en "parkeerproblematiek" worden vastgelegd in heldere plankaders. Verkeersluwte in het centrum, en afzwakking van de omknellende werking van doorgaand snelverkeer daaromheen is een randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de binnenstad.

De openbare ruimte draagt sterk bij tot de middeleeuwse sfeer van de binnenstad. De inrichting van de openbare ruimte (pleinen, bestrating, verlichting, luifels en reclame en openbaar groen) wordt afgestemd op het historische

karakter. Aandacht voor de beeldkwaliteit van het (monumentaal) particulier bezit (gemeentelijk monumentenbeleid) wordt in deze context meegenomen.

De dynamiek van de binnenstad wordt voor een groot deel bepaald door de sterke mate van menging van functies. Voorkomen dient te worden dat een of meerdere functies (delen van) de binnenstad gaan domineren, waardoor een eenzijdige opbouw kan ontstaan. Het in balans houden van de "cocktail" van functies is uitgangspunt bij verdere centrumontwikkeling. Het beleid richt zich vooral op het scheppen van gunstige voorwaarden voor behoud en ontwikkeling van een hoogwaardig voorzieningenapparaat.

Afstemming van de woonfunctie van de binnenstad (regulering woningsplitsing en functieverandering) met het functioneren van de detailhandel vormt een essentieel onderdeel van modern centrummanagement.

Voorop staat dat de in de binnenstad beoogde ruimtelijke ontwikkelingen (verkeer, winkels, bebouwing e.d.) slechts in een sterke onderlinge samenhang gerealiseerd kunnen worden. Hiertoe zal een ontwikkelingsgericht en flexibel bestemmingsplan opgesteld moeten worden.

In dit bestemmingsplan kan de samenhang tussen de verschillende componenten van het dynamische binnenstadscomplex in kaart gebracht worden. Het bestemmingsplan, voorzien van een strategisch supplement als een meerjarenuitvoeringsprogramma, is vooral bedoeld om inzicht te geven in deze samenhang, beleidsuitspraken over deze samenhang te doen en de uit te voeren maatregelen te faseren.

WONEN

Doesburg bouwt de komende jaren primair voor haar eigen bevolking. Voor de komende 5 tot 10 jaar zijn reeds voldoende bouwlocaties aangegeven in het gemeentelijk Volkshuisvestingsplan. Voor de periode na 2005 zijn vervolgens nog diverse locaties aangewezen met een totale capaciteit van ongeveer 260 woningen. Voor de periode tot 2010 zijn de volgende twee locaties geselecteerd.

Binnen het bestaand stedelijke gebied wordt de sportvelddenlocatie aan de Oranjesingel verplaatst naar een van de nieuw te ontwikkelen sportterreinen en wordt het vrijkomende gebied als woongebied ontwikkeld. Met een gepaste dichtheid van 30 woningen per hectare kunnen hier ongeveer 60 woningen gesitueerd worden.

Daarnaast ondergaat het momenteel in ontwikkeling zijnde uitleggegebied Campstede een beperkte uitbreiding. Hierbij worden de bestaande landschappelijke structuren als uitgangspunt genomen.

Er wordt gestreefd naar een landschappelijk fraaie stadsrand. Hierbij kan een relatief gering oppervlak van ongeveer 2 hectare, zijnde ongeveer 50 woningen, worden benut.

Voor de tweede helft van de structuurvisieperiode (na 2010) moet een verdere uitbreidingsmogelijkheid aange-

wezen worden. Hiervoor kan in principe aan een tweetal "reserveringslocaties woningbouw" gedacht worden. Of Campstede wordt uitgebreid met een volgende fase die het resterende gebied tussen IJsseldijk en Rivierweg verder aanspreekt, of er wordt een locatie ten noordoosten van het bestaand stedelijk gebied benut; locatie Ziedeveld. Deze laatste locatie sluit nauw aan bij de dorpsrand van Voor-Drempt. Vormgeving en opzet zullen in dat geval optimaal worden afgestemd op het in het lokatieonderzoek Drempt (gemeente Hummelo en Koppel) geformuleerde beleid. Beide locaties hebben ruim voldoende capaciteit (150 woningen) om de resterende behoefte op langere termijn op te vangen. De besluitvorming over de keuze tussen deze twee locaties kan rond 2005 plaatsvinden.

Op diverse locaties in Doesburg worden bijzondere projecten ontwikkeld. Hoogwaardige en/of bijzondere woonvormen zijn momenteel in het IJsselkade-project opgenomen.

Van diverse op de binnenstad georiënteerde oevers van de IJssel worden de ontwikkelingsmogelijkheden onderzocht. De Contre-Escarpe (voor zover gelegen tussen Barend Ubbinkweg en IJsselkade-project), 't Hoornwerck (Klein Beton) en het Gieterij-terrein hebben dan ook ruime potenties ten aanzien van recreatie en centrum-

voorzieningen.

Tevens zal onderzoek plaatsvinden of hoogwaardige woonvormen ook mogelijk zijn aan de zuidoever van de Gekanaliseerde Oude IJssel. Hierbij zullen waterstaatkundige en ecologische belangen de randvoorwaarden vormen.

Ten noorden van de Koppelweg kan op het vrijkomende

sportcomplex een bijzonder woonmilieu worden ontwikkeld. Hierbij zal het accent liggen op een sterke vermenigving van de woon- en de werkfunctie. Dit kan slechts plaatsvinden indien sprake is van zeer lichte bedrijvigheid, zoals kantoorfuncties aan huis en (zakelijke) dienstverlening. Elke mogelijke vorm van milieubelasting zal moeten worden tegengegaan. Om ecologische redenen zullen zekere marges naar de Oude IJssel en Gekanaliseerde Oude IJssel aangehouden worden.

WERKEN

Behoud en versterking van met name de lokale werkgelegenheid staat voorop. Expansie tot een (boven-) regionaal werkgelegenheidscentrum wordt niet beoogd. Voor een drietal, met name op het gebied van milieubelasting te onderscheiden segmenten, wordt nieuw terrein ontwikkeld.

Ter stimulering van lichte, milieuvriendelijke, kleinschalige, op dienstverlening georiënteerde bedrijvigheid wordt ten noorden van de Koppelweg een zone aangewezen. Het gaat hier om een gebied waar woon- en werkfuncties in sterke menging voorkomen. De hier aanwezige sportvelden worden verplaatst. Ontsluiting van deze locatie kan uitstekend via de binnenstedelijke hoofdroutes plaatsvinden, zonder de aanliggende woongebieden te belasten. Anderzijds zijn de voor deze vorm van bedrijvigheid gewenste ruimtelijke relaties met stad en woongebied toch sterk aanwezig.

Ten behoeve van de middelzware bedrijvigheid (tot en met milieucategorie 3) is ruimte gezocht in aansluiting op bedrijventerrein Beinum. Een mogelijkheid zou kunnen zijn een terrein gelegen in de gemeente Angerlo. Voor een dergelijk nieuw bedrijventerrein kan optimaal gebruik gemaakt worden van de bestaande aansluiting op de Rivierweg.

Voor het zwaarste segment wordt ingezet op uitbreiding in aansluiting op de locatie Verhuellweg. Dit biedt de hier aanwezige bedrijven de mogelijkheid tot noodzakelijke uitbreiding. Ook kan hier ruimte voor eventuele verplaatsing van bedrijvigheid van elders, bijvoorbeeld rond de IJsselkade / Barend Ubbinkweg gevonden worden. De ontsluiting voor het wegverkeer (droge ontsluiting) kan plaatsvinden via de Verhuellweg. De ontsluiting voor scheepvaart (natte ontsluiting) verloopt via de insteekhaven op de IJssel.

VERKEER

Geconstateerd wordt dat een deel van het stelsel binnen het stedelijk gebied noodgedwongen fungeert op bovenlokaal niveau (vrachtverkeer), en de singelroute Barend Ubbinkweg-Didamseweg een sluiproute tussen N317 en Rivierenweg vormt. Om dit te verbeteren wordt verhoging van de weerstand in het gehele stadstraject tussen de N317 en de Rivierweg nagestreefd. Dit leidt tot vermindering van het sluipverkeer, zonder dat een radicale "knip" hoeft te worden gemaakt. Als samenhangende maatregel wordt de zuidelijke afslag richting centrum vanaf de N317 afgesloten. Om het centrum te bereiken zal de van verkeerslichten voorziene afslag richting Verhuellweg gebruikt moeten worden. Voor de bereikbaarheid van de centrumvoorzieningen is verder een juiste situering van parkeerlocaties van groot belang. Een voor de hand liggende plaats is ter plekke van het LTS gebouw.

Een directe en aantrekkelijke looproute richting centrum en IJsselkade is hier in principe aanwezig. Uitwerking van de weerstandsverhoging en van strategisch gesitueerde parkeervoorzieningen zal in samenhang met de binnenstadsontwikkeling plaatsvinden.

Doorgaand verkeer door de binnenstad zal worden ontmoedigd ten gunste van een autoluw en leefbaar centrumgebied.

Bij een verdere uitgroei van Beinum zal het westelijk deel van de Bingerdeweg een volwaardig onderdeel van de binnenstedelijke hoofdroute gaan vormen. Ter bevordering van de leefbaarheid van de wijk en ter voorkoming van sluipverkeer wordt ook hier weerstandsverhoging nagestreefd op het meest kwetsbare wijkinterne gedeelte.

SPORT & RECREATIE

In principe wordt gekozen voor een gespreide bundeling van sportvoorzieningen over de beide stadsdelen ter weerszijden van de Gekanaliseerde Oude IJssel. Twee locaties worden hiervoor aangewezen. Eén ten noorden van de Gekanaliseerde Oude IJssel en één in het zuidelijk deel van de gemeente.

Rond de huidige locatie van het zwembad Den Helder wordt een clustering van veldsportvoorzieningen geprojecteerd. Uitgangspunt daarbij is de verplaatsing van de museumboomgaard terzijde van het zwembad bv. naar een landelijke locatie grenzend aan Beinum, maar bij voorkeur in het noordelijk deel van de Hoge Linie, in

directe relatie met de recreatieve wandel en fietsroutes. Het bestaande sportveld aan Den Helder blijft gehandhaafd en wordt ruimtelijk opgenomen in het totale "sportpark".

De parallelweg langs de N317 kan als goede ontsluiting met de wijk Molenvelden dienen.

Ook in Beinum wordt een sportpark gerealiseerd. Dit complex wordt in de groene geleidingszone langs de Rivierweg gesitueerd. Voor gemotoriseerd verkeer is een directe aansluiting op de Angerloseweg mogelijk.

Voor beide sportparken zal een integraal omgevingsplan moeten worden opgesteld, waarbij de landschappelijke en ecologische inpassing centraal staat.

TOERISME

Het toerisme wordt als een der dragers voor de economische ontwikkeling beschouwd. Om de kansrijke toeristische functie verder te stimuleren worden op diverse locaties projecten ontwikkeld. Daarnaast wordt het bestaande netwerk van toeristische routes uitgebreid, zodat voor fietsers, wandelaars en kanoërs, het "product" Doesburg en omgeving beter ontsloten wordt.

De IJsselbandijken en de Gekanaliseerde Oude IJssel vormen de belangrijkste dragers van de recreatieve structuur. De stad Doesburg met haar dichte netwerk van routes en verblijfsruimten vormt hierin een zeker knooppunt.

Toeristische routes

In noord-zuid richting lopen diverse toeristische routes die de binnenstad verbinden met een netwerk in groter verband. Ten behoeve van deze routes wordt veelvuldig gebruik gemaakt van de waterkeringen. Vanuit het noorden (de campings/jachthaven) loopt de toeristische route over de dijk (langzaam verkeer) naar de binnenstad. In zuidelijke richting bieden in de toekomst de nieuwe "kadeprojecten" van Doesburg (Contre-Escarpe en 't Hoornwerck) de recreant diverse voorzieningen en attracties.

Het sluisencomplex is een schakelpunt in noord-zuid (langs de dijk) en west-oost (langs de waterkering van de Gekanaliseerde Oude IJssel) richting. Dit punt leent zich voor een verdere toeristisch recreatieve ontwikkeling.

In de autoluwe binnenstad staat een netwerk van informele fietsroutes ter beschikking en zijn diverse hoogwaardige toeristisch recreatieve voorzieningen te vinden (musea, horeca en winkelveorzieningen).

Ook voor de voetganger worden de historische Doesburgse patronen ontsloten. Met name de vestinggordel is voor wandelaars van grote attractieve waarde. Het noordelijke deel van de vestingwallen, dat nog niet is opengesteld, volgt een route de buitencontouren van de oude vesting de Hoge Linie. In het zuidelijke deel, dat wel opengesteld is, worden langs de Lage Linie juist de binnencontouren gevolgd. Hierdoor kan een afwisselend beeld op de monumentale vesting worden geboden.

Toeristische voorzieningen

De diverse toeristische voorzieningen staan in Doesburg al op een hoog niveau.

Versterking en uitbreiding wordt beoogd.

Het huidige bestand aan musea bevat onder meer: het Mosterdmuseum, de Roode Toren, Fotografica en de Maurits.

Daarnaast is elk seizoen weer sprake van talloze exposities in de verschillende galeries en vindt in het zomerseizoen een gevarieerd aanbod van evenementen plaats. Door het centrum loopt o.m. een beeldenroute.

Vooraf op locaties waar aan ontwikkeling van bijzondere projecten wordt gedacht, kunnen toeristische voorzieningen ingepast worden. Zo zijn de speerpuntprojecten langs de IJsseloevers uitermate geschikt voor watergebonden rekreatievoorzieningen, zoals verkoop en verhuur van watersportartikelen, recreatiehaven, start-/eindpunt van kanoroutes over de Oude IJssel, hengelsportvoorzieningen, rondvaarten, slecht weervoorzieningen, horeca e.d.

Op diverse locaties, zoals IJsselkade, Markt, Mauritsveld en sluisencomplex, worden specifiek toeristische verblijfsplekken nader tot ontwikkeling gebracht.

NATUUR & LANDSCHAP

Het landschap rond Doesburg wordt gekenmerkt door belangwekkende ecologische kwaliteiten. De IJsseluiterwaarden vormen een belangrijk water- en moerasgebied dat op nationale schaal is benoemd tot de Ecologische Hoofdstructuur. De Fraterwaard met zijn bijzondere geomorfologie en rijke weidevogelstand, maakt ook deel uit van deze belangrijke ecologische zone.

De Oude IJssel vormt met de begeleidende uiterwaarden en oeverzones een regionale ecologische verbinding tussen de Gelderse IJssel en de hoger gelegen gebieden als het Montferland. Het gemeentelijk beleid, streeft ernaar deze aansluiting van de Oude IJssel op de Gelderse IJssel rond de stad Doesburg te optimaliseren met een vertakt stelsel van verbindingen (landschapsbeleidsplan).

Via een aantal omleidingen wordt de barrière, die de stad binnen het ecologische stelsel vormt, omzeild. Het gaat daarbij om de volgende gebieden:

- De Markegronden en oeverzones langs de Gekanaliseerde Oude IJssel vormen met hun open, extensief agrarische karakter een waardevolle ecologische verbindingzone. De korte grazige vegetatie biedt volop ruimte aan m.n. weidevogels.
- Het natuurlijk meanderende stroomdal van de Oude IJssel vormt met de omliggende vegetatiestructuren een alternatieve verbinding met de Gelderse IJssel. De Lage Linie versterkt deze verbindingzone nog met struweelbeplanting en een moerasachtige, halfverlandende stadsgracht.
- De Hoge Linie vormt de meest noordelijke ecologische verbinding tussen Oude IJssel en de gebieden

- Zwarte Schaar en Stadsweide. Het gaat hier zowel om een droge (struweel) als een natte (moeras- en oevervegetaties) verbinding.
- De N338 vormt met haar begeleidende struweelbeplanting een belangrijke droge verbindingzone tussen de omgeving van Huis Bingerden en de noordelijk van de stad gelegen stroomruggen.

Naast een ecologische functie speelt de groenstructuur ook een belangrijke rol in de beleving en de beeldwaarde van Doesburg. Met name aspecten als cultuurhistorie, identiteit en oriëntatiemogelijkheden kunnen d.m.v. een gerichte opbouw van de groenstructuur worden verduidelijkt. Het gemeentelijk beleid richt zich op verdere versterking van de meest essentiële onderdelen van de stad (groenstructuurplan). Het gaat daarbij om het accentueren van de volgende elementen:

- stadsentrees;
- hoofdontsluitingsstelsel;
- binnenstad;
- vestingwerken;
- overige geleidings- en parkzones.

Met betrekking tot het exterieur van de stad wordt speciale aandacht geschonken aan de behandeling van de verschillende stadsranden. Soms vindt afscherming plaats, soms ook juist niet (stadssilhouet). Het boeiende contrast tussen de monumentale beplanting op de Hoge Linie en het aanliggende open landschap heeft een behoudenswaardige kwaliteit. Hier past slechts op behoud gericht beheer.

BIJZONDERE PROJECTEN

Binnen het raamwerk van de totale ruimtelijk-economische structuur wordt een aantal "speerpuntprojecten" aangewezen. Deze projecten krijgen een bijzondere status vanwege hun toegevoegde waarde. Deze toegevoegde waarde bestaat uit een combinatie van ruimtelijke (een markant bouwwerk / locatie), economische (hoge investeringskosten -impuls) en functionele (voorzieningen) componenten. Het in ontwikkeling zijnde IJsselkadeproject is hier een voorbeeld van.

Als bijzondere projecten worden verder nog aangemerkt:
LTS-terrein:

gemengde functies (ook wonen) op stedenbouwkundig markante locatie, i.c.m. ondergronds parkeren t.b.v. stadsbezoek.

Contre Escarpe:

buitendijkse ontwikkeling aan de haven; watersport, scheepshelling, werf

Gieterijterrein:

voorkeur voor ontwikkeling tot gebied met gemengde centrumfuncties, voornamelijk in gebruik als bedrijfsterrein, rekening houden met rivierkundige belemmering

't Hoorwerck (Klein Beton):

te ontwikkelen gebied met gemengde centrumfuncties: sociaal, cultureel, recreatief

Verblijfsruimten:

verschillende plekken in de stad waar via inrichtingsmaatregelen de verblijfsruimte wordt vergroot, o.a. Mauritsveld, Markt en sluiscomplex.

Deze speerpuntprojecten kunnen in het kader van een toekomstig bestemmingsplan voor de binnenstad worden opgenomen in een zogenaamd Meerjarenuitvoeringsprogramma. Op grond van realiseringmogelijkheden, financiële haalbaarheid en samenhang met andere projecten kan prioriteitsstelling plaatsvinden.

Dit programma vormt het draaiboek voor de in de komende jaren door diverse partijen te verrichten handelingen.

Daarnaast vormt het de basis voor de door de Raad jaarlijks beschikbaar te stellen kredieten.

RAAD d.d. 25.6.'98

*Gr (r. h. v.) met de
aantmerking dat de SP-
fractie niet met alle
onderdelen akkoord kan gaan*

aan de raad van de gemeente Doesburg

nummer 3

datum 25 juni 1998

commissie diverse commissies op 8 juni 1998

betreft structuurvisie

*in behoudens een kleine wijziging in
het ontwerp-randstreek*

In het beleidsplan van de vorige college-periode was een belangrijke plaats ingeruimd voor de ontwikkeling van een structuurvisie voor de gehele gemeente. De eerste fase in de ontwikkeling van de structuurvisie is geweest het opstellen van een discussienota. In deze door Pouderoyen Compagnons opgestelde nota zijn diverse sectorale aspecten (wonen, werken, verkeer, recreatie en dergelijke) en twee integrale toekomstvisies (expansie versus consolidatie) besproken.

In de procedure die uiteindelijk tot de vaststelling van de structuurvisie moet leiden hebben wij een ruime plaats ingeruimd voor het organiseren van de discussie en overleg om te komen tot een samenhangende visie op de ontwikkeling van Doesburg.

Zonder vooraf al keuzen te hebben gemaakt of standpunten te hebben ingenomen over de voorliggende nota heeft er een uitvoerige discussie plaatsgevonden in werkgroepen, waarin naast leden van de raad het bedrijfsleven, burgers en belangengroeperingen ruim waren vertegenwoordigd. Uit de breed gevoerde discussies kwam een duidelijke voorkeur naar voren voor een toekomstvisie die hoofdzakelijk gebaseerd is op een consoliderend model. Daarmede wordt op grond van een breed draagvlak gekozen voor handhaving en versterking van waardevolle historische structuren en natuur en landschap.

Met de uitkomsten zijn wij vervolgens aan de slag gegaan, waarna wij op 5 november van het vorige jaar de ontwerp-structuurvisie aan u hebben aangeboden. De belangrijkste speerpunten daarin kunnen als volgt worden samengevat:

- bevorderen van het cultuurtoerisme;
- conserveren en duurzaam beheer van het binnenstadsmilieu en rehabiliteren en ontwikkelen van het zogenaamde tussengebied (IJsselkadezone);
- optimaliseren van het netwerk aan toeristisch-recreatieve langzaamverkeersverbindingen binnen en buiten het stedelijk gebied;
- ontwikkelen en instandhouden van een goede ecologische infrastructuur;
- ruimte bieden voor uitbreiden en verplaatsen van met name de lokale bedrijvigheid;
- woningbouw primair afstemmen op de opvang van de eigen woningbehoefte;
- verkeersbeleid dat zich vooral richt op het doelmatig afwikkelen van verkeersstromen, verhogen van de verkeersveiligheid en het realiseren van een verkeersluw en leefbaar binnenstadsbeeld;
- aanwijzen van nieuwe locaties ten behoeve van een gespreide bundeling van sport- en andere recreatieve voorzieningen.

Degenen die zich in werkgroepverband of anderszins hebben ingespannen een bijdrage te leveren aan de totstandkoming van het ontwerp zijn wij veel dank verschuldigd. Door toezending van een beknopte samenvatting van de structuurvisie zijn zij over de resultaten geïnformeerd.

Hierop is een inspraakprocedure gevolgd op grond van de gemeentelijke inspraakverordening. Iedereen is de gelegenheid gegeven tot schriftelijk reageren. Hiervan is in ruime mate gebruik gemaakt.

De reacties zijn in de bijlage bij dit voorstel door ons samengevat en van commentaar voorzien. Uit een oogpunt van goede onderlinge verstandhouding is de ontwerp-structuurvisie ook besproken met de gemeentebesturen van Hummelo en Keppel en Angerlo.

Dat wij u niet eerder een voorstel tot vaststelling van de structuurvisie hebben gedaan is gelegen in het feit dat wij uw raad in de nieuwe samenstelling de gelegenheid willen geven een uitspraak te doen over de voorgestelde ruimtelijke ontwikkelingen en de afstemming daartussen.

Met inachtneming van ons commentaar op de schriftelijke reacties stellen wij u thans voor de structuurvisie vast te stellen overeenkomstig het opgestelde ontwerp.

Burgemeester en wethouders van Doesburg,
de secretaris, de burgemeester,
F.J. WESTER. H.G. OVERWEG.

Nummer: 3

De raad van de gemeente Doesburg;

overwegende dat in het beleidsplan voor de vorige collegeperiode een belangrijke plaats was ingeruimd voor de ontwikkeling van een structuurvisie voor de gehele gemeente;

dat op basis van een discussienota met individuele burgers, belangengroeperingen en het bedrijfsleven een brede discussie heeft plaatsgevonden;

dat uit de discussie is gebleken dat er een breed gedragen voorkeur bestaat voor een consoliderend model waarbinnen gekozen wordt voor onder andere handhaving en versterking van waardevolle historische structuren en natuur en landschap;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 25 juni 1998 en haar commentaarnota naar aanleiding van de inspraakreacties van mei 1998;

gelet op de adviezen van de commissies zoals die zijn uitgebracht op 8 juni 1998;

b e s l u i t :

tot vaststelling van de structuurvisie Doesburg, conform het opgestelde ontwerp.

Aldus besloten door de raad van de gemeente Doesburg in zijn openbare vergadering van 25 juni 1998.

De secretaris,



De voorzitter,





discussienota

structuurvisie
DOESBURG

november 1997

STRUCTUURVISIE DOESBURG
DISCUSSIONOTA

Nijmegen, november 1997



Pouderooyen Compagnons
Vormgeving van Stad en Land bv
St. Stevenskerkhof 2 / Postbus 156
6500 AD NIJMEGEN
Tel: 024 - 3 22 45 79
Fax: 024 - 3 24 12 40

november 1997

1 INLEIDING	3
Aanleiding en doel	3
Positie	4
Regionale positie	
Financiële positie	
2 SECTORALE ANALYSE	4
Natuur en landschap	5/6
Uitgangssituatie	
Knelpunten	
Ontwikkelingsrichting	
Wonen	7/8
Uitgangssituatie	
Knelpunten	
Ontwikkelingsrichtingen	
Discussiepunten	
Werken	9/10
Uitgangssituatie	
Knelpunten	
Ontwikkelingsrichtingen	
Discussiepunten	
Recreatie en Toerisme	11/12
Uitgangssituatie	
Knelpunten	
Ontwikkelingsrichtingen	
Discussiepunten	
Verkeer	13/14
Uitgangssituatie	
Knelpunten	
Ontwikkelingsrichtingen	
Discussiepunten	
Railverkeer	15
Voornemen	
3 INTERMEZZO: toekomstbespiegelingen	15
Bespiegeling KAN	16
Basisfilosofie	
Ruimtelijke effecten	
Bespiegeling HANZE	17
Basisfilosofie	
Ruimtelijke effecten	
4 TOEKOMSTVISIES	18
Toekomstvisie Expansie	19/20
Toekomstvisie Consolidatie	21/22
5 VERGELIJKING	23
6 DISCUSSIE EN RESULTATEN	24/25
Werkgroep 1	26
Werkgroep 2	27
Werkgroep 3	28
Werkgroep 4	29
Epiloog	

INLEIDING

AANLEIDING EN DOEL

De gemeente Doesburg kijkt vooruit. In het beleidsplan voor de huidige college-periode is een belangrijke plaats ingeruimd voor de ontwikkeling van een structuurvisie voor de gehele gemeente. Het gaat hierbij niet om een traditioneel structuurplan, maar om een bondige vlot lezende, beleidsgerichte rapportage over de ontwikkelingsmogelijkheden van de gemeente Doesburg op middellange tot lange termijn. Een duurzame ontwikkeling van de bestaande kwaliteiten, met name op het gebied van waardevolle historische bebouwing en het landschapsbeeld zal hierin centraal staan. Tevens zal een kader worden opgesteld voor nieuwe initiatieven zodat deze in de geschetste visie ingepast kunnen worden.

De eerste fase in de ontwikkeling van de structuurvisie is het opstellen van de Discussienota. De discussienota biedt de voedingsbodem voor de discussie die in fase 2 gevoerd wordt. In de discussienota wordt een overzicht gegeven van het basismateriaal (analyses per sector; hoofdstuk 2). Vervolgens wordt een perspectief voor de lange termijn (hoofdstuk 3; intermezzo) en middellange termijn (hoofdstuk 4; ontwikkelingsvisies) gegeven. De discussienota sluit af in een overzicht van de belangrijkste verschillen tussen de ontwikkelingsvisies. De twee (kaarten van de) ontwikkelingsvisies alsmede de gegeven beschrijving van de verschillen tussen de visies zijn de belangrijkste invalshoeken voor de te voeren discussie.

Regionale positie

Algemeen

De gemeente Doesburg vervult een regionale functie. In zuid-westelijke richting liggen sterke concurrenten zoals Arnhem, Duiven en Dieren. Bij een voortgang van alle plannen die aan de KAN gedachte ten grondslag liggen komt Doesburg enigszins perifeer te liggen.

Doesburg is uitstekend ontsloten. De west-, zuid- en oostverbindingen over de weg zijn zeer goed. Congesties in de omgeving zijn zeldzaam. De noordverbinding is matig. De kwaliteit van het woonmilieu in Doesburg is redelijk. De samenstelling van het woningaanbod is vrij eenzijdig, waarbij het accent ligt op de sociale sector. De keuze in kwalitatief hoogwaardiger sectoren is zo klein dat voor bedrijven een probleem ontstaat in de huisvesting van het midden- en hoger kader. Ten opzichte van de omliggende steden en dorpen, en met name de dorpen aan de Veluwezoom is het unieke "selling point" van Doesburg in de gave historische binnenstad. Reeds nu blijkt dit als een wervend woonmilieu voor de hogere inkomensgroepen te fungeren.

Winkelvoorzieningen.

De verzorgingsfunctie van Doesburg is in belangrijke mate gericht op de eigen gemeente. Daarnaast is er sprake van een beperkte regiofunctie in het zomerseizoen. In de food-sector zijn naast de Doesburgers zelf (83%) ook de inwoners van Angerlo en Drempt voor een belangrijk deel georiënteerd op Doesburg. De verder van Doesburg af liggende kernen zijn of op hun eigen apparaat of op Doetinchem / Arnhem georiënteerd. Ten aanzien van non-food is de binding van Doesburgers aan Doesburg 40%. Toevloeiing van buiten vindt beperkt plaats. Doesburg kan ten aanzien van het keuzegevoelige modische winkelaanbod niet concurreren met de sterke concurrenten in de regio (Arnhem en Doetinchem). De huidige sterke punten (compleet pakket) alsmede unieke aspecten van de binnenstad (Hanze, antiek/galerie etc) zouden behouden en beter benut moeten worden.

Overige voorzieningen

In Doesburg zijn diverse sportvoorzieningen gevestigd. Daarnaast is recent een zwembad (binnenbad) gerealiseerd.

Hotelfaciliteiten zijn momenteel beperkt (De Roskam) aanwezig. Dit wordt met name door het bedrijfsleven als een gemis ervaren. Mogelijke kansen worden verwacht in het IJsseloever plan.

Het toerisme, zowel verblijfsrecreatie (campings) als dagrecreatie (dagtochten), is goed ontwikkeld.

Uit het onderzoek dat ten grondslag heeft gelegen aan de nota "Doesburg in bedrijf" komt naar voren dat ondernemers gebrek aan naamsbekendheid en een gebrek aan uitstraling van de gemeente als een probleem zien.

Financiële positie

Met ingang van 1990 ontvangt Doesburg steun in het kader van haar artikel 12-status. Het omslagpunt hierin is echter bereikt, zodat per 1 januari 1998 deze status niet meer geldt. Vooral nog houdt dit in dat voor nieuwe financiële verplichtingen zeer weinig ruimte is. Beleidsvoornemens die tot nieuwe financiële inspanningen leiden, kunnen niet zonder beoordeling door het Ministerie van Binnenlandse Zaken worden geëffectueerd.

Hoofdrede voor de artikel 12-status is de zwakke sociale structuur, veel werkloosheid onder het laag opgeleide deel van de beroepsbevolking. Dit houdt in dat:

- bij de ontwikkeling van beleid nagegaan dient te worden of er een bijdrage aan het opheffen van de structurele verstoringen kan worden geleverd.
- In dat geval een redelijke kans bestaat op support van de Rijksoverheid, mits een duidelijk ontwikkelingsperspectief wordt geboden.
- er geen financiële risico's genomen kunnen worden.

Zo is een belangrijke rol voor deze structuurvisie weggelegd. Initiatieven als ontwikkeling IJsselfront, werving van hoogwaardige bedrijvigheid, ontwikkelingsruimte voor de aanwezige bedrijven in de produktiesector en versterking van Landschappelijke en stedelijke kwaliteiten (toerisme !) kunnen hopelijk bijdragen tot herstel van de financiële positie van Doesburg.

SECTORALE ANALYSE

In dit hoofdstuk zal een korte beschrijving van de huidige toestand per sector plaatsvinden. Nadat de huidige knelpunten in beeld zijn gebracht zullen (een tweetal) ontwikkelingsrichtingen worden aangegeven. Waar mogelijk belichten deze twee ontwikkelingsrichtingen telkens uiteenlopende, vaak extreme, concepten, waarna de mogelijke discussiepunten kort worden aangeduid.

Uitgangssituatie

De landschappelijke opbouw is sterk door de rivier bepaald en wordt gevormd door een patroon van oeverwallen en komgebieden, welke zijn ontstaan door het proces van erosie en sedimentatie. Geulen kenmerken nog oude beddingen van de IJssel, die zich regelmatig verlegde. Het door IJssel en Zwarte Schaar ingesloten gebied vertoont in dit opzicht belangwekkende geomorfologische kwaliteiten (Fraterwaard). Het nederzettingpatroon is in principe verbonden met de oeverwallen/stroomruggen (ruimtelijke verdichting t.g.v. dorpen, boerderijen, havezathen.)

Komgebieden worden gekenmerkt door openheid en de aanwezigheid van water (watergangen vaak t.p.v. geul.) Waterkeringen (dijken) vormen markante linten in het landschap en begrenzen het stroombed van de rivier. De stad ligt op het grensvlak van binnendijs - buitendijs land (statisch-dynamisch milieu). Een kraag van vestingwerken (m.n. Hoge Linie) markeert nog ten dele de abrupte overgang stad-land.

Het ecologisch patroon wordt bepaald door de uitmonding van de Oude IJssel in de IJssel, een van de dragers van de Ecologische Hoofd Structuur (EHS).

Via enkele by-passes rond de stad wordt de verbinding geoptimaliseerd; de z.g.n. Ecodelta:

- Markegronden - Broekhuizerwater (nat)
- Oude IJssel - Lage Linie (nat)
- IJssel - Hoge Linie (nat)
- Tracé Rivierweg (droog)

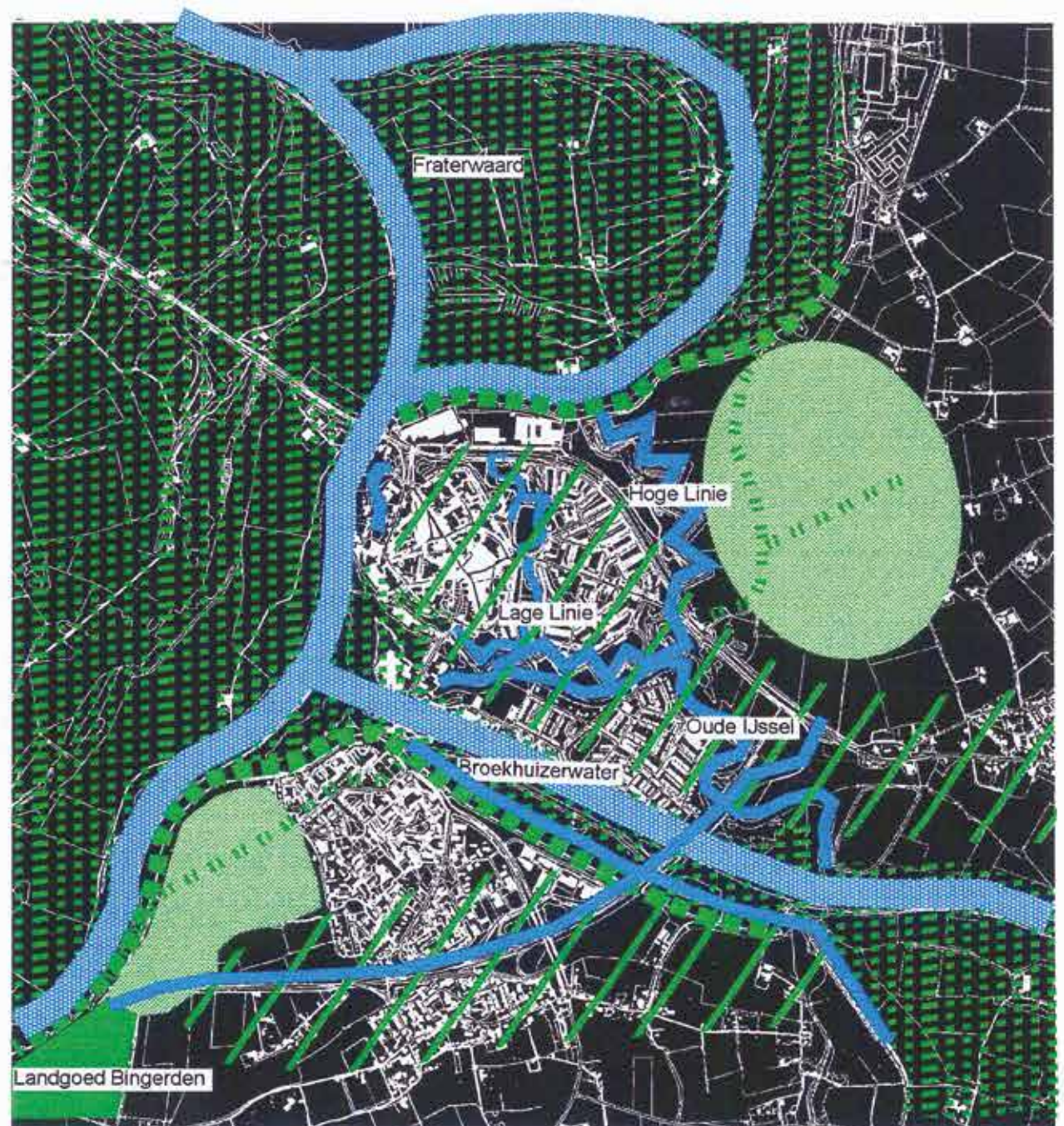
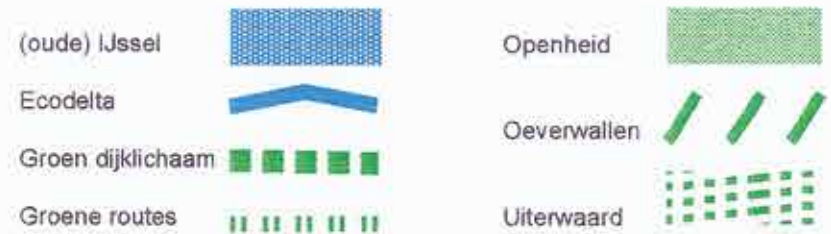
Ook vindt voeding en ontwikkeling van de binnenstedelijke (stads-) natuur plaats vanuit deze verbindingzones, die op dit niveau de ecologische dragers vormen.

Landgoed Bingerden vormt, met zijn parkachtige omgeving een uniek element.

Waarderingen

Als doelstelling ten aanzien van natuur en landschap kan het behoud van waarden en kwetsbaarheden als uitgangspunt genomen worden:

- Landschappelijke open ruimte ten oosten van Hoge Linie (contrastwerking)
- Zelfstandige ligging van de dijken in het landschap.
- Zelfstandige ligging Kasteel Bingerden
- Ruimtelijk geleedende werking binnenstedelijke landschapszones (stadsgroen)
- Cultuurhistorische waarde vestingszone
- Ecologische waarde van milieus binnen de zgn. Ecodelta
- Ecologische en geomorfologische waarde Fraterwaard



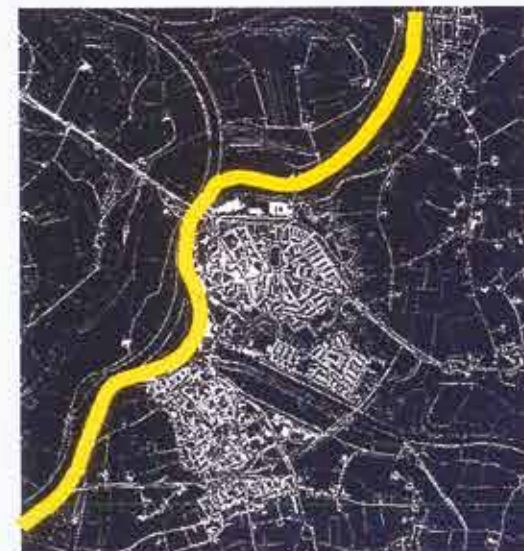
Ontwikkelingsrichting

Het landschap kan als leidraad voor de toekomstige ontwikkelingen gelden. Hierbij worden de volgende aspecten meegenomen:

1. Verstedelijking zo veel mogelijk koppelen aan oost-west gerichte stroomrugpatroon (oeverwallen Oude IJssel als drager); tevens aanhaken op aansluitpunten bovenlokaal wegennet.
2. Recreatieve structuur in principe noord - zuid (IJsseldijk als drager).
3. Ecologische structuur volgt Oude IJssel en IJssel (buitendijkse zones).
4. Agrarische structuur domineert de grotere landschappelijke eenheden binnendijks; buitendijks staat het agrarisch gebruik ten dienste van natuurontwikkeling.



- 1 Oeverwallen:
 Dragers
 verstedelijkingsstructuur



- 2 Dijken:
 Dragers
 recreatieve
 hoofdrichting



- 3 Rivieren:
 Dragers
 ecologische
 hoofdstructuur

Uitgangssituatie

Doesburg heeft ongeveer 11.000 inwoners, en bevindt zich zo qua grootte tussen de plattelandsgemeenten Angerlo en Steenderen enerzijds en kernen zoals Didam en Dulven anderzijds.

Doesburg is al jaren een, in streekplannertermen, "overige gemeente". Voor overige gemeenten geldt in principe dat er uitsluitend voor de eigen bevolking gebouwd mag worden. Bij de intrede van de KAN gedachte is echter bepaald dat er voor de randgemeenten, waaronder Doesburg, een extra contingent van 5000 woningen beschikbaar is. Uit overleg met het KAN is gebleken dat Doesburg in 10 jaar tijd 300 woningen kan bouwen. Daar komt een eenmalige toekenning van 220 woningen bij voor het IJsselkadeproject. Tot 2005 kunnen er in het totaal 370 woningen, excl IJsselkade, gebouwd worden. Hiervan neemt het uitbreidingsplan Campstede 280 voor haar rekening, de overige woningen worden op inbreidingslocaties gerealiseerd. Voor de noodzakelijke planologische ruimte tot 2005 zijn dus reeds locaties beschikbaar.

Voor de periode na 2005 wordt een eerste indicatie van een bouwvolume van ± 260 woningen gegeven. Voor deze 260 woningen dienen nieuwe locaties gezocht te worden.

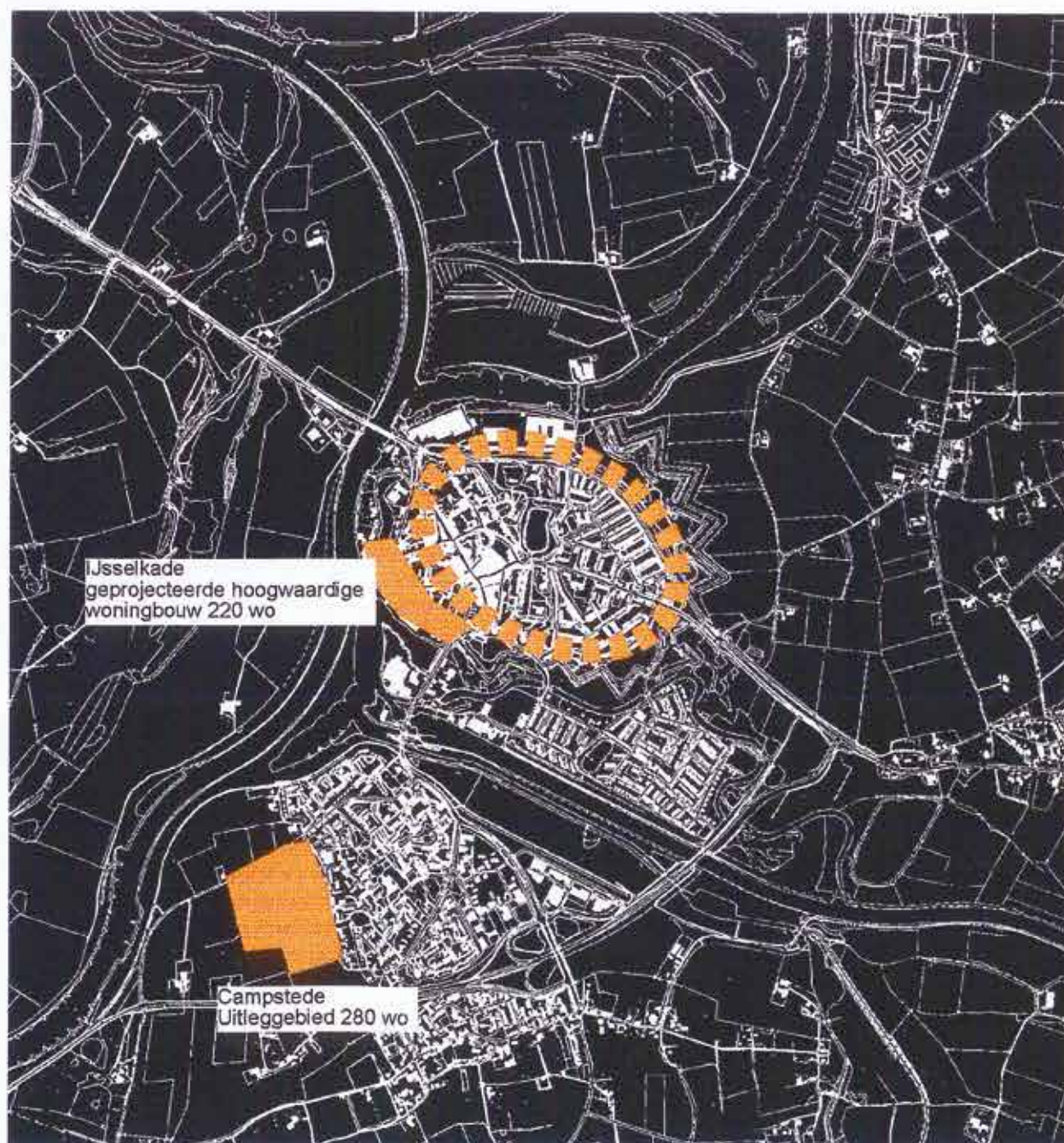
Kenmerken van de Doesburgse woningmarkt zijn:

- Een relatief groot aandeel meergezinswoningen;
- Een groot aandeel sociale huursector;
- Een hoog aandeel inwoners met andere culturele achtergrond;
- De binnenstad kent een hoogwaardig woonmilieu en trekt (daarom) veel nieuwvestigers aan.
- Een oriëntatie op de Arnhemse woningmarktregio, vestiging vanuit deze regio ligt voor de hand;
- De keuze in de kwalitatief betere sectoren (koop)woningen is beperkt. Hierdoor ontstaan problemen met de huisvesting van het midden- en hoger kader;
- Een uitbreiding van de woningvoorraad dient met name tot stand te komen door woningbouw in de marktsector.

Knelpunten

Het woningaanbod in Doesburg dient zowel kwantitatief als kwalitatief op maat voor de huidige en toekomstige bevolking te zijn.

- er zijn nieuwe locaties voor woningbouw na 2005 nodig
- aan de beide uitersten van de woningmarkt (sociaal en vrije sector) is sprake van een achterstandssituatie.



Ontwikkelingsrichtingen

Ontwikkelingsrichting 1; Nieuwe uitleggebieden

Met als uitgangspunt dat woongebieden aansluitend aan de bestaande woongebieden worden gerealiseerd, wordt de maximale uitbreidingsvariant gekozen. Uitbreiding kan plaatsvinden op zowel Doesburgs als op Angerloos grondgebied. Een eerste logische nieuwe uitleg kan gevonden worden aansluitend op Campstede. Na afronding van de fase die momenteel nog in ontwikkeling is, is er een restruimte beschikbaar van ongeveer 300 woningen. Aansluitend op Angerlo kunnen vervolgens diverse locaties benut worden.

Landschappelijk ligt een uitbreiding parallel op de stroomruggen voor de hand. Locaties voor hoogwaardige woningbouw, mede geschikt voor vestiging "van buiten" kunnen op de schil rond het centrum (Ijsselkade, Oude Haven) maar ook aan de rand van de Broekhuizerwater gevonden worden.

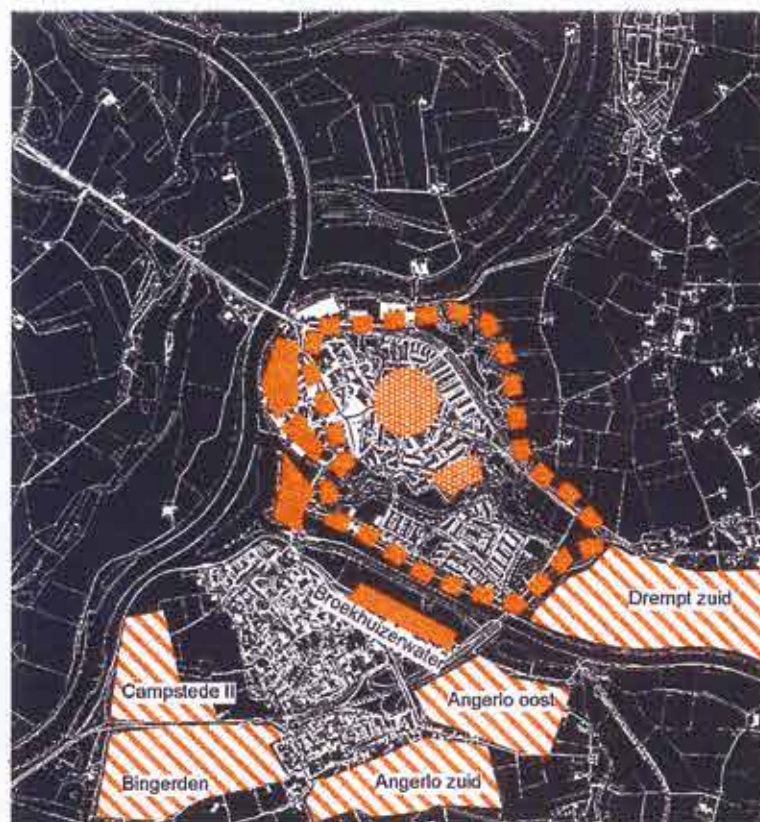
Ten behoeve van een volledige benutting van het binnenstedelijke gebied kan tevens aan een verdere inbreiding gedacht worden. Hiervoor zijn locaties ter plaatse van de sportvelden en/of de volkstuinen denkbaar.

Ontwikkelingsrichting 2 Inbreiding en knelpuntoplossing

De toename van de woningvoorraad wordt met name gezocht binnen het bestaande stedelijke gebied. Hoogwaardige woningbouw ten behoeve van de (sociale) structuurversterking wordt langs de Ijssel en de Broekhuizerwater geprojecteerd. Kwantitatief wordt er net voldoende ruimte gevonden om aan de geprognostiseerde vraag te voldoen. Hiertoe dient er echter wel compact gebouwd te worden.

Discussiepunten

- Wordt een verdergaande verdichting van het bestaande stedelijke gebied nagestreefd? En zo ja op welke locaties?
- Wordt er bewust gebouwd voor niet Doesburgers? Bijvoorbeeld tbv een draagvlakversterking.
- Zijn locaties voor nieuwe uitleggebieden aanwezig?
- Zijn locaties op Angerloos grondgebied bespreekbaar?



1

-  Inbreidinglocaties
-  Hoogwaardige woningbouw
-  Inbreidingsgebied
-  Zoekgebieden uitbreidingen



2

-  Inbreidinglocaties
-  Hoogwaardige woningbouw
-  Inbreidingsgebied

Uitgangssituatie

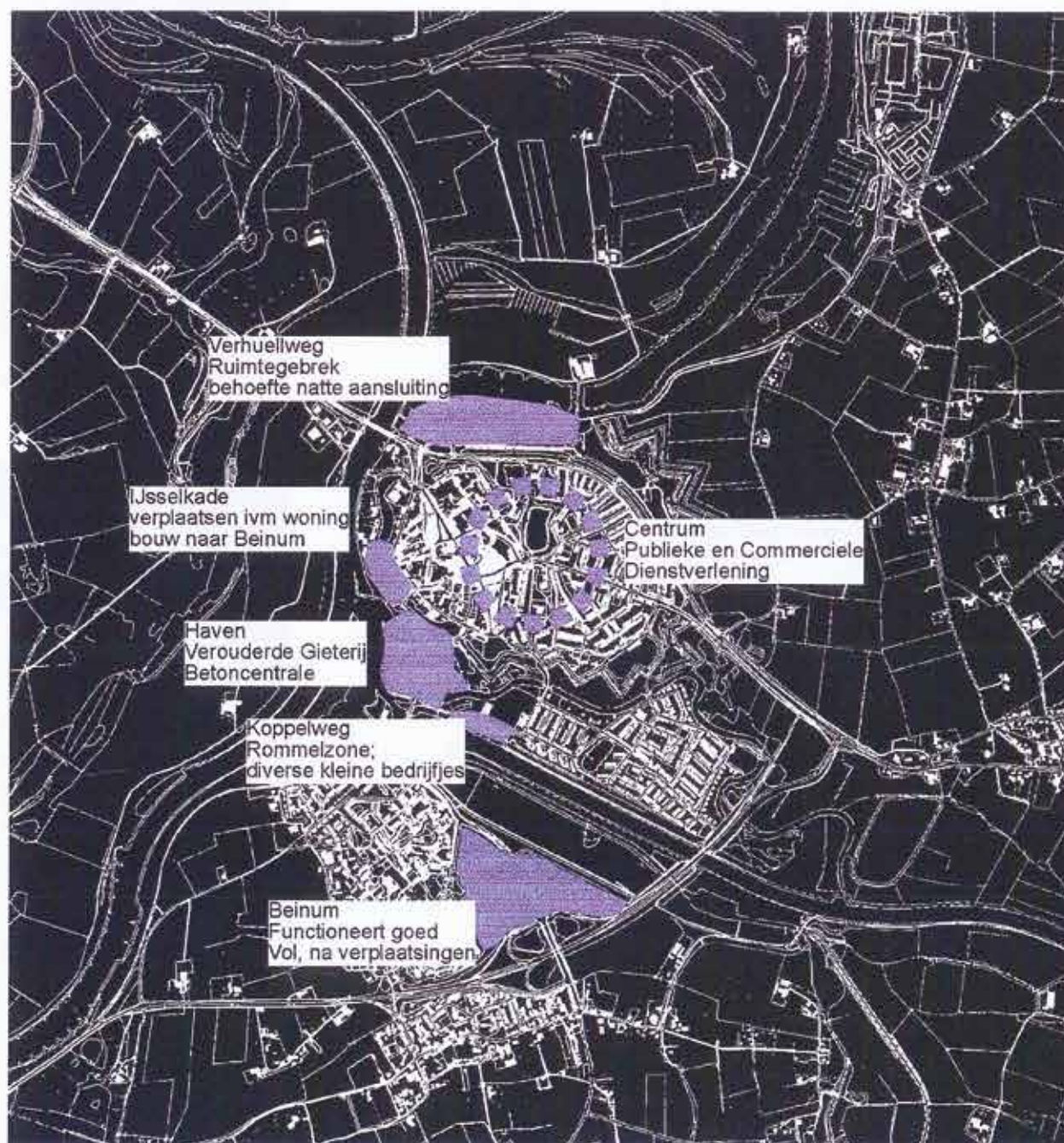
- Hoge werkloosheid, vooral bij minderheden
- De grootste 5 bedrijven in Doesburg hebben een dominante rol (55%) in de werkgelegenheid.
- Verhoudingsgewijs hoog percentage van de bedrijvigheid is op een lager niveau ingeschaald, 74% LBO of MBO.
- In de KAN ontwikkelingen (locaties langs A12 en A15) komt Doesburg economisch perifeer te liggen.
- Doesburg heeft een (sub) regionale functie.
- Sterke binding huidige ondernemers met Doesburg.
- Nota "Doesburg in bedrijf" raamt gewenste toevoeging van 25 hectare bedrijventerrein.
- Kansen voor kleinschalige bedrijven industrie, bouw, handel en transport.

Huidige bedrijventerreinen

In Doesburg zijn momenteel 3 bedrijventerreinen aanwezig: Verhuellweg, Havengebied/Koppelweg en Beinum.

- **Verhuellweg**
Drie grote bedrijven nemen hier het volledig beschikbare bedrijventerrein in. De ruimtebehoefte is hier zo groot dat de bedrijven naar een intensivering van het grondgebruik zoeken. Thomassen en Drijver (blikverwerking 220 pers.) en Rotra transport hebben behoefte aan uitbreiding. Rotra wenst daarnaast een "natte aansluiting" (haven). Ubbink kunststofverwerkend bedrijf is een sterk seizoensafhankelijk bedrijf dat ook met ruimtegebrek kampt.
- **Havengebied/ Koppelweg**
Het havengebied is een oud bedrijventerrein met typische herstructureringskenmerken. Aankleding en representativiteit van het terrein zijn laag. BRO-adviseurs kenschetste het terrein in 1989 als een "terrein zonder toekomst". De ontsluiting per water is in Doesburg echter uniek. *De gieterij* levert aan 150-200 medewerkers werkgelegenheid op. In een verouderde industriële setting worden auto-onderdelen vervaardigd. Het terrein van *Klein Beton* is momenteel vrij van industriële activiteit. *Ferrocal*, metaal- en kunststofbewerking, *De Hoop*, veevoeders en *Claus* aannemer zullen in het kader van de IJsselkade plannen verplaatst worden. Het bedrijventerrein aan de Koppelweg kent een functie voor kleine plaatselijke bedrijvigheid. Tevens bevindt zich hier de gemeentewerf.
- **Beinum**
Momenteel wordt hier door de gemeente een herverkaveling onderzocht zodat bedrijven van elders (Havengebied) verplaatst kunnen worden. Het grootste knelpunt op bedrijventerrein Beinum is dat het vrijwel volledig uitgegeven is.

Bedrijventerreinen



Knelpunten

- Het gebrek aan bedrijventerreinen geeft een rem op de werkgelegenheid;
- Uitbreidingsruimte voor zittende ondernemers (5 ha) momenteel niet beschikbaar;
- Genoeg vrij uitgeefbaar voor lokale groei (3.7 ha) momenteel niet beschikbaar;
- Nat terrein voor bovenlokale bedrijvigheid (10 ha) en voldoende voorraad voor de middellange termijn niet beschikbaar;
- In het totaal is er een behoefte van ongeveer 25 hectare;
- Gebrek aan goede ontsluiting huidige terrein.

Ontwikkelingsrichtingen

Ontwikkelingsrichting 1 Doesburg als regionaal werkgelegenheidscentrum;

Inzetten op een maximale economische ontwikkeling, met name aantrekken nieuwe bedrijvigheid: Zowel droge als natte bedrijventerrein aanbieden met een minimum van 25 hectare. Voor Nat terrein kan de (vergroete) Verhuelweg, een gerevitaliseerde Haven en een nieuw terrein, nat-Beinum, gevonden worden. Droge terreinen worden in een zoekgebied langs de hoofdinfrastructuur gezocht. Hiervoor zijn ook drie mogelijkheden denkbaar, het terrein Noord-Oost, op Doesburgs grondgebied en twee locaties op Angerloos grondgebied: Beinum Zuid, aansluitend op Beinum met een sprong over de provinciale weg en "Bingerden" aansluitend op een mogelijk "Nat-Beinum".

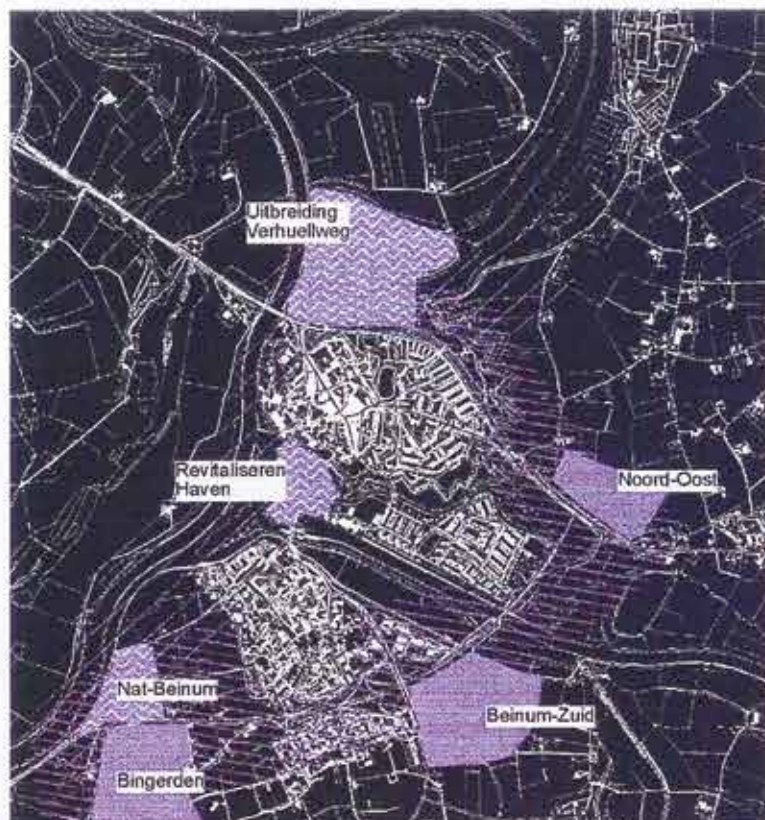
Ontwikkelingsrichting 2 Doesburgse bedrijventerreinen op maat voor lokale werkgelegenheid

Ingezet wordt op een maximale afstemming op de lokale vraag naar bedrijventerrein. Het realiseren van lichte werkgelegenheid in de nabijheid van de woongebieden is hierbij een speerpunt.

Het bedrijventerrein Haven wordt gerevitaliseerd naar andere (bv. woon) functie. Het terrein aan de Koppelweg wordt herstructureerd t.b.v. kleinschalige lokale bedrijvigheid.

Discussiepunten

- Kan / moet Doesburg concurreren in de regio c.q. meegroeien in de KAN-ontwikkelingen, waar eindigt de invloedssfeer? Is een bovenregionale functie voor werkgelegenheid haalbaar? Speelt gemeentelijke herindeling een rol? ;
- Voor welke sectoren wordt nieuw terrein aangeboden? Is een nat terrein hiervoor een essentie?
- Hoeveel hectare nieuw terrein wordt gezocht met welke eisen aan locatie?
 - Variant 1 (target: bovenregionale functie): 25 hectare, op 1 of 2 locaties, waarvan minimaal 1 nat.
 - Variant 2 (target: verzorgen lokale markt): 10 hectare, dicht bij woongebieden of aansluitend op bestaande terreinen.



- 1**
- Zoekgebied ivm infrastructuur
 - Zoekgebied ivm IJssel
 - Mogelijk droog terrein
 - Mogelijk nat terrein



- 2**
- Kleinschalige dienstverlening in het Centrum
 - Kleinschalige uitbreiding lokale bedrijvigheid

Uitgangssituatie

Doesburg is gelegen in een afwisselend rivierenlandschap met hoge natuurlijksheidsgraad en attractiewaarde t.a.v. recreatief medegebruik zoals fietsen, wandelen, hengelsport etc. De historische binnenstad kent monumentale waarde, stadswandelingen, torenbeklimming, musea, boottochten, evenementen, horeca en hoogwaardig winkelapparaat.

De ligging op knooppunt van belangrijke recreatieve vaarroutes (IJssel en Oude IJssel) biedt voldoende kansen voor meerdere jachthavens, campings en andere vormen van logies. Het in ontwikkeling genomen rivierfront -promenade (IJsselkade) is tevens een positieve impuls. Op fietsafstand zijn attracties zoals Kasteel Bingerden, Bronkhorst, Olburgen, Rhederlaag, Montferland en Veluwezoom aanwezig.

Ten aanzien van eigen bevolking zijn er diverse voorzieningen op vlak van sport en recreatie, sportcomplexen (voetbal), tennisparke, zwembad, volkstuinten, speeltuin.

Knelpunten

- Discontinuïteit in interne, zowel als externe fiets- en wandelroutes.
- Beeldkwaliteit en allure entreegebieden binnenstad (rivierfront, vestingsgordel, Oude IJsselmonding) staat niet in verhouding tot zorgvuldig gekoesterde interne stadsgezicht.
- Excentrische ligging zwembad (niemandslaan).
- Locaties sportvoorzieningen staan onder druk (verplaatsing t.g.v. stedelijke of ecologische claims).
- Ongestructureerde spreiding voorzieningenpatroon.

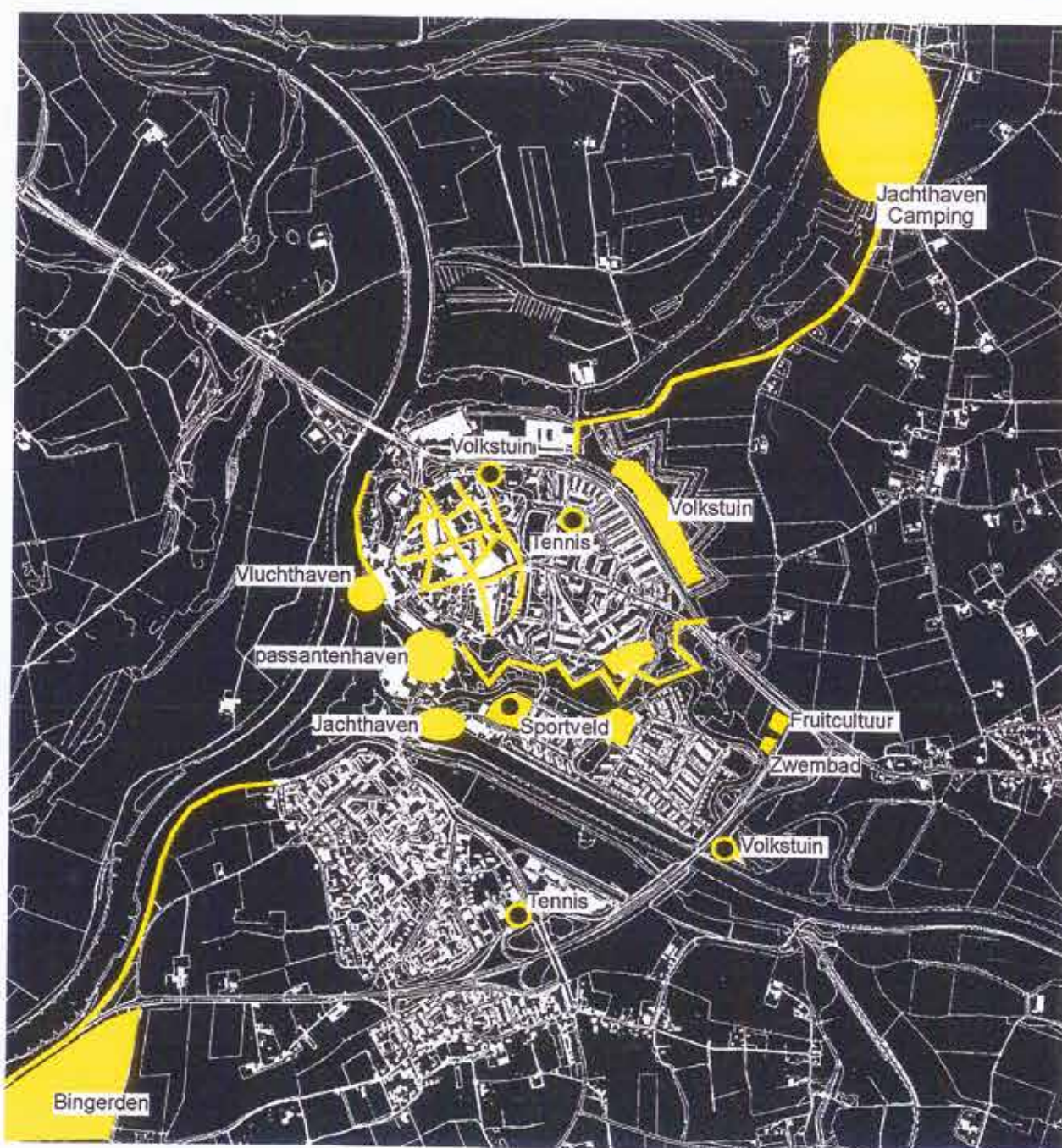
Recreatieve voorzieningen



Recreatieve routes



Te verplaatsen



Ontwikkelingsrichtingen

In beide ontwikkelingsrichtingen zal een optimalisering van de beeldvorming van de binnenstad (randen, entree's) vooropstaan alsmede een doorkoppeling van de interne langzaamverkeersverbindingen tot een samenhangend netwerk.

Daarnaast wordt voorgesteld om te komen tot een bundeling van sportcomplexen en andere recreatieve voorzieningen, waardoor versterking van de structuur plaatsvindt (zie modellen 1 en 2).

Doorkoppeling van de externe fietsroutes m.b.v. aantrekkelijke stedelijke routes (netwerk) vindt plaats via:

- Rivierdijken, incl. die langs markegronden Broekhuizerwater.
- Barend Ubbinkweg.
- Contre Escarpe / IJsselkade (- Verheullweg?)
- Vestingroute - Panovenweg.

Ontwikkelingsrichting 1 Concentratie van sport- en recreatieve voorzieningen tussen N317 en Oude IJssel.

Hervestiging en bundeling van elementen tussen zwembad en sportcomplex Oranjesingel. Realisering sportpark, waarbij het totaal meer is dan de som der delen.

Concentratie van moestuinen binnen Hoge Linie, realisering van mozaïekvormig complex (nadere eisen individuele mogelijkheden) als voorgrond voor het cultuurhistorisch decor van de vestingwerken.

Aanleg, verfraaiing en beveiliging van aanvullende routes voor langzaam verkeer.

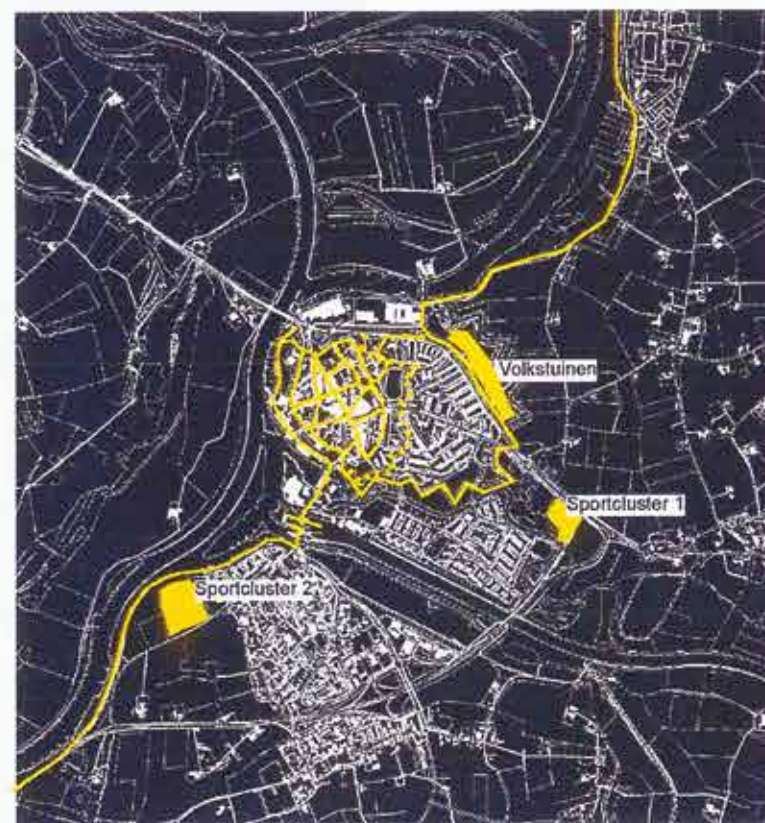
Ontwikkelingsrichting 2 Gebundelde spreiding van sport- en recreatieve voorzieningen.

Realisering van een samenhangend complex nabij zwembad (sportcomplex Oranjesingel uitplaatsen) i.c.m. goede langzaamverkeersverbindingen met Binnenstad, Molenvelden en Ooi.

Realisering van een samenhangend complex te noorden van Campstede, in relatie met de centrale groenzone Beinum.

Discussiepunten

- Bundeling van de voorzieningen of concentratie?
- Doorkoppeling routes Verheullweg?
- Benutting ecologische waardevolle terreinen t.b.v. sport-/ recreatieterreinen.



Uitgangssituatie

Ontsluitingsstelsel kent gelaagde opbouw; onderdelen op meerdere niveaus:

- Buitenstedelijke regionale ontsluiting;
- Binnenstedelijke wijk ontsluiting;
- Binnenstedelijke lokale ontsluiting;
- Woonstraten (niet nader aangeduid).

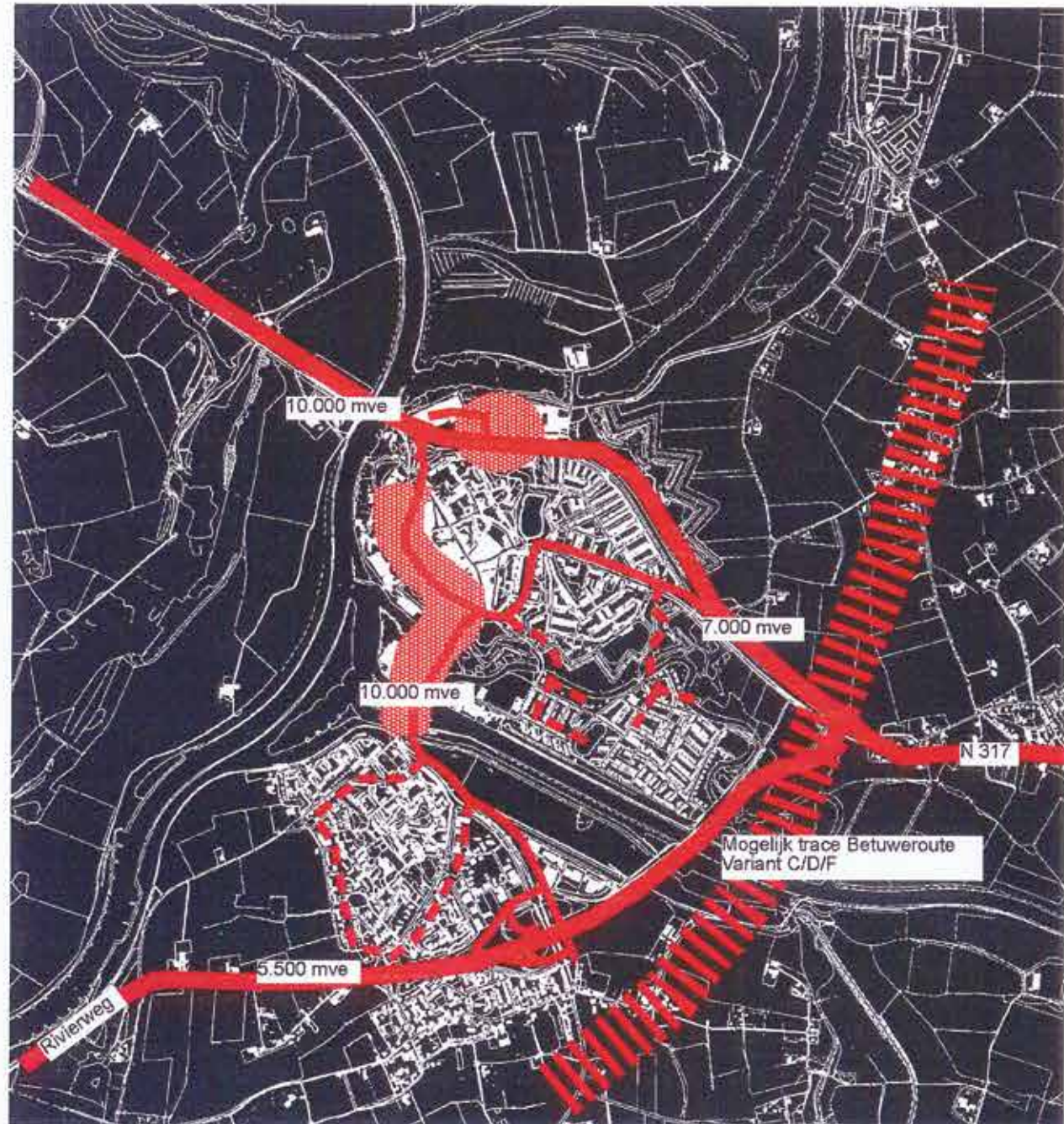
Verkeersintensiteiten (mve= motorvoertuigen per etmaal)

N 317	10.000mve
Rivierweg	5.500mve
Koepoortwal - Veerpoortwal - Doormansingel	7.000mve
Barend Ubbinkweg	10.000mve

Knelpunten

- Buitenstedelijke regionaal stelsel slechts ten dele benut (voldoende restcapaciteit).
- Stelsel op binnenstedelijk niveau gedeeltelijk overbelast.
- Te hoog aandeel vrachtverkeer op dit zwaarbelaste traject.
- Nadelig effect op verblijfskwaliteit walzone binnenstad, op oversteekbaarheid en op verkeersveiligheid.
- Geen linksaf - aansluiting Verhuellweg op N317.

Samengevat: Deel van het stelsel op binnenstedelijk niveau fungeert noodgedwongen op buitenstedelijk niveau (vrachtverkeer), terwijl dit zelfde traject bovendien een sluisroute tussen N317 en Rivierweg vormt.



Ontwikkelingsrichtingen

Algemeen

- Realiseren van linksaf beweging Verhuellweg - N317 (i.c.m. VRI), en :
- Aanbrengen van plaatselijke "knip" ergens in het probleemtraject (zie modellen 1 en 2), of :
- Realisering van weerstandsverhoging in het gehele sluiptraject.

Ontwikkelingsrichting 1 Knip ter plaatse van Barend Ubbinkweg voor het autoverkeer.

Relatie Beinum Binnenstad voor autoverkeer nog slechts buitenom. Relatie voor langzaamverkeer sterk verbeterd (stimulans mobiliteitsreductie)

Wallenroute fungeert als parkeeroute en als wijkverzamelroute.

Bereikbaarheid bedrijven omg. Barend Ubbinkweg onder druk; nog slechts mogelijk via onaanvaardbare routes (dit model dan ook uitsluitend i.c.m. stadsvernieuwing hier). Aandacht voor bijeffecten, zoals sluiproutevorming op stadsniveau!

Ontwikkelingsrichting 2 Knip ter hoogte van de IJsselkade in de Veerpoortwal voor doorgaand autoverkeer.

De wallenroute wordt onderbroken en gaat primair dienen als verblijfszone. Ontsluitingsfunctie secundair, n.l. slechts t.b.v. bestemmingsverkeer en langzaamverkeer. Parkeervoorzieningen realiseren aan Koepoortwal. Bereikbaarheid maalderij aan Contre Escarpe via Koepoortwal of via Doormansingel (keuze). Aandacht voor bijeffecten zoals sluiproutevorming op stadsniveau!

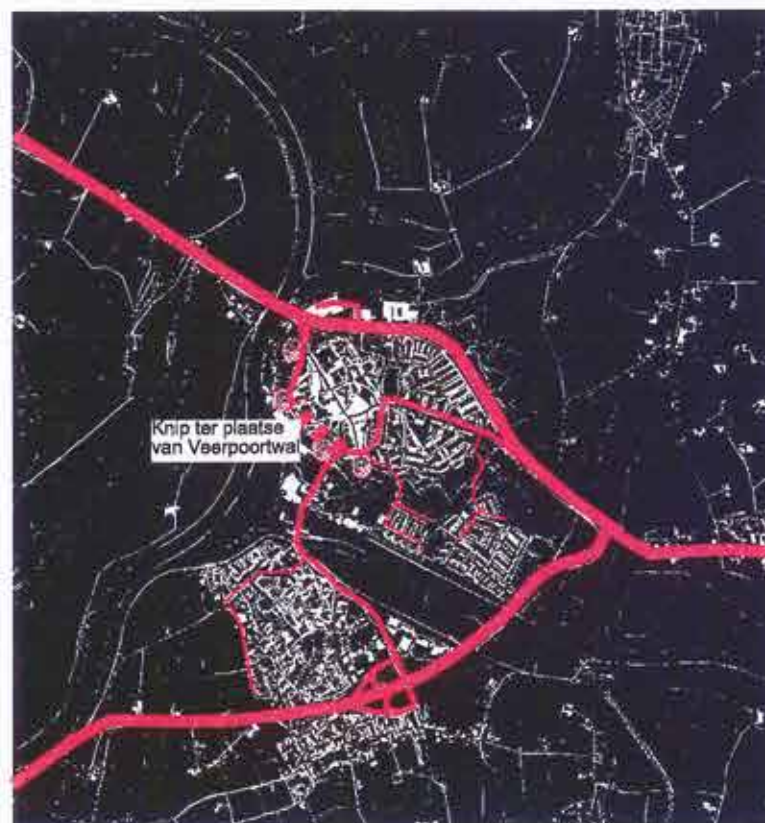
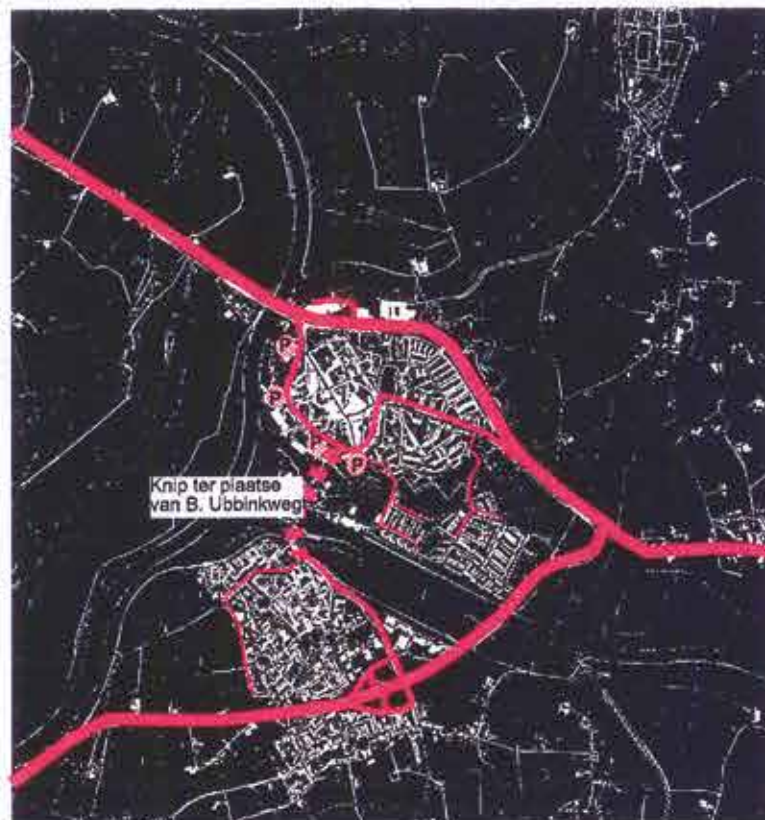
Eventueel Alternatief

Verhoging van weerstand, verlaging van de doorstromingsnelheid, oproepen van congestie etc. in het gehele stadstraject tussen de N317 en de Rivierweg zou kunnen leiden tot vermindering van het sluipverkeer, zonder dat een radicale knip behoeft te worden gemaakt. Garanties op succes zijn onzeker en hangen sterk af van de uitvoering en het daadwerkelijke effect van maatregelen. Ook hierbij kan de stadsinterne ontsluiting danig worden beïnvloed. (b.v. kans op sluiproutevorming door het stadsverkeer t.g.v. verminderde geschiktheid van het ontsluitingsstelsel op stadsniveau).

Discussiepunten

De oplossing van de verkeersproblematiek kan op 3 wijzen plaatsvinden

- Knip Barend Ubbinkweg (model 1);
- Knip Veerpoortwal (model 2);
- Weerstandsverhoging (Alternatief).



Voornemen

In het kader van de aanleg van de noordtak van de Betuweroute is een startnotitie opgesteld.

In de startnotitie wordt aangegeven dat meerdere tracé-varianten, waar onder 2 voor Doesburg relevante, nieuwe tracé's mogelijk zijn.

- Variant zuidoost. (C,D en F).
- Variant west. (A en B).

Effect op Ruimtelijke Ordening Doesburg.

Variant zuidoost toont tracé op korte afstand van stedelijk gebied Doesburg (ter hoogte aansluiting N317 - Rivierweg).
effecten :

- geluidhinder (inwoners, recreanten).
- milieukundige en fysieke beperkingen t.a.v. stedelijke ontwikkelingen.
- aantasting waarden natuur en landschap (doorsnijding versnippering en verstoring Ecodelta).
- aantasting toeristisch recreatief produkt Doesburg e.o.

Variant west toont tracé dat op enige afstand van Doesburg, juist westelijk van Kasteel Bingerden de IJssel oversteeft.

effecten :

- geluidhinder (recreanten).
- milieukundige beperkingen t.a.v. stedelijke ontwikkelingen (Beinum).
- ernstige aantasting waarden natuur en landschap (Havikerwaard, Bingerden).
- aantasting toeristisch recreatief produkt Doesburg.

Variant zuidoost impliceert in dit opzicht op meerdere fronten zwaardere beperkingen voor Doesburg.

INTERMEZZO:

TOEKOMSTBESPIEGELINGEN

Het doel van de structuurvisie c.q. de discussienota is het aangeven van een reële visie voor de middellange termijn. Een streefbeeld voor het jaar 2010 is het uiteindelijke doel van de studie.

Het aangeven van een structuur voor de komende decennia mag geen blokkade vormen voor de ontwikkelingen op de nog langere termijn (zeg 50 - 100 jaar).

Om de structuurvisie voor Doesburg in dit opzicht realiteitswaarde te geven wordt in deze discussienota een intermezzo opgenomen dat een wat onscherp, visionair beeld op de langere termijn biedt.

Een toekomstbespiegeling voor de 21^e eeuw! Niet meer dan een verkenning en zeker geen reëel ontwerp.

Conform de werkwijze in het voorgaande en in het volgende hoofdstuk, zal ook dit hoofdstuk de extremen schetsen.

De ene bespiegeling is geschetst vanuit de gedachte van een ambitieuze grootschalige ontwikkeling in en rond Doesburg (Bespiegeling "New Town").

De andere bespiegeling schetst een behoudender toekomstbeeld, waarin de historische kwaliteiten centraal staan (Bespiegeling "Hanze Stad").

BESPIEGELING NEW TOWN

Doesburg groeit; De groeipotenties van het Knooppunt Arnhem Nijmegen hebben een grote uitstraling op Doesburg.

Basisfilosofie

- Gekozen wordt voor een ambitieuze ontwikkeling;
- Een maximale groei, zowel in economische zin als in bevolkingsomvang wordt als uitgangspunt genomen;
- Ruimtelijke veranderingen zijn afgeleiden van de economische ontwikkeling;
- Nieuwe woongebieden dienen buiten de gebruikelijke uitbreidingsrichtingen gevonden te worden.
- De noordtak van de Betuwelijn kan slechts op ruime afstand van Doesburg bovengronds gerealiseerd worden. De tracé's die in 1996 voorgesteld zijn worden als te belemmerend voor de groei ervaren.
- Parallel aan de Betuwelijn wordt een nieuwe regionale autoweg/autosnelweg geprojecteerd. De Noordtak wordt wat verder verschoven naar het oosten en gebundeld met een nieuwe regionale autoweg/autosnelweg die aansluit op de A12 en die het Velperbroekcircuit mijdt.
- Nat Beinum wordt de belangrijkste economische drager van Doesburg. Een groot nieuw bedrijventerrein infrastructureel gunstig gesitueerd.

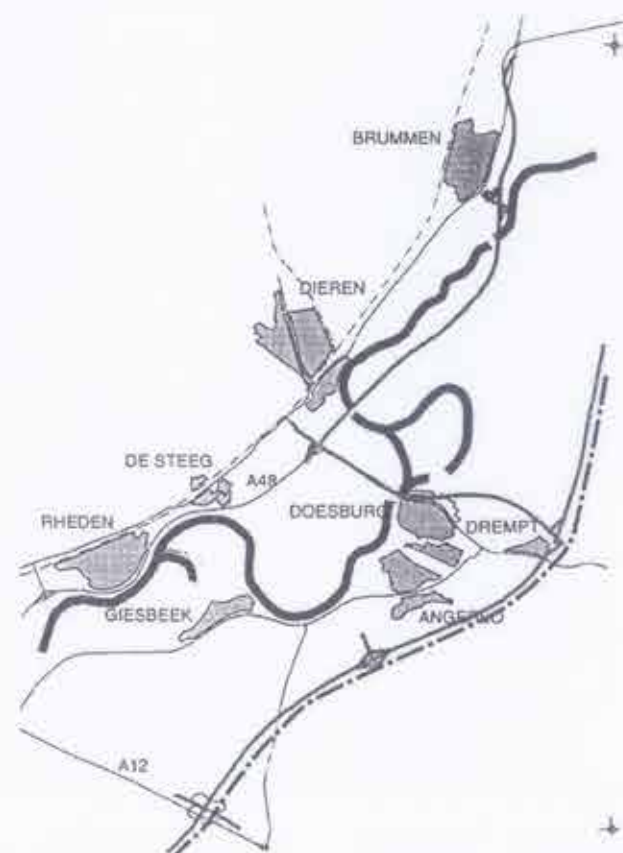
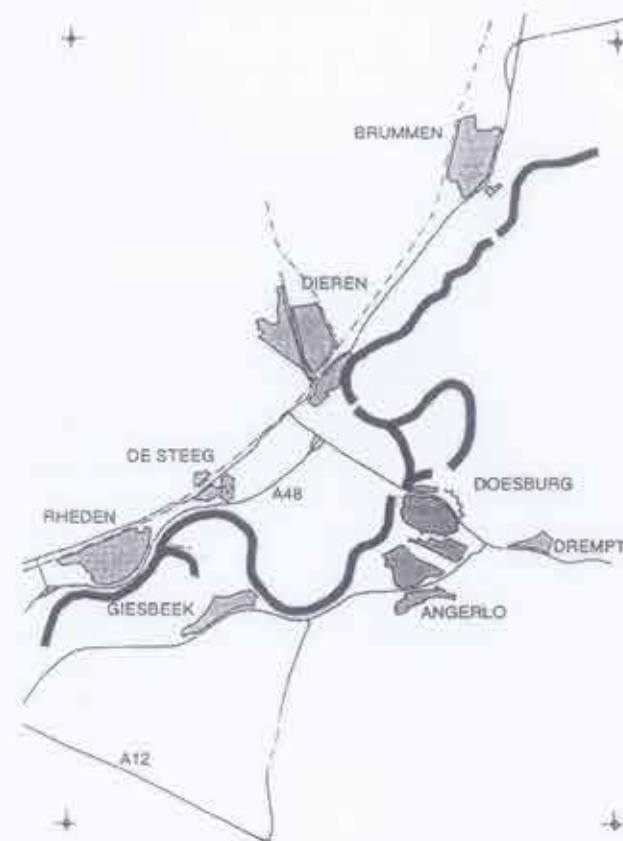
Ruimtelijke effecten

Een omvang van 20.000-25.000 inwoners op lange termijn is haalbaar. Hiertoe dient een groot oppervlak aan nieuwe **woongebieden** gevonden te worden. Noch fysieke barrières noch bestuurlijk administratieve grenzen kunnen dit verhinderen. De sprong over de IJssel wordt gemaakt. Ver in de 21e eeuw is Nederland immers voldoende in staat om de onstuimige rivieren te temmen. Bestuurlijk zijn Doesburg en Angerlo reeds lang één. In het oude open gebied ten oosten van de Hoge Linie wordt eveneens een grote woonwijk gerealiseerd. Een geleidingszone moet de vrije ligging van de Hoge Linie blijven suggereren.

Om het verlies aan **landschappelijke** kwaliteit op te vangen wordt de nog immer gave historische binnenstad op het terrein van voormalige industrieterrein Verhuellweg landschappelijk "aan de rivier" gelegd. De oude IJsselarmen en hun oriëntatie tussen de oeverwallen wordt bij verdere stadsuitleg gewaarborgd.

Om aan de grotere vraag naar **werkgelegenheidslocaties** te kunnen voldoen worden diverse nieuwe bedrijventerreinen ontwikkeld. Een nieuw groot nat terrein wordt in het westen naast de laatste afronding van Beinum geprojecteerd. Aansluitend aan dit terrein vindt in zuidelijke richting uitbreiding met droog terrein plaats. Deze bedrijventerreinen vormen een buffer naar de aldaar aanwezige infrastructuur.

Infrastructureel verandert er veel. De provinciale weg wordt opgewaardeerd naar snelwegniveau en gebundeld met de bovengrondse Betuweroute. Om Doesburg de levensruimte te bieden die het op grond van zijn ontwikkeling verdient wordt de bundeling snelweg-Betuwelijn meer naar het zuid-oosten gelegd dan de huidige (voorgenomen) tracé's.





BESPIEGELING HANZE STAD

Doesburg groeit binnen zijn historische en landschappelijke context.

Basisfilosofie

- De historische stad in zijn oorspronkelijke landschappelijke setting aan de rivier wordt als uitgangspunt genomen;
- Een beperkter economische ontwikkeling, met het toerisme als drijvende economische factor, wordt geaccepteerd;
- Ruimtelijke veranderingen worden slechts toegestaan binnen de context van de historische situatie;
- Watertoerisme, jachthavens en recreatievoorzieningen worden langs het water gestimuleerd;
- Het bezoek aan de historische stad wordt door reconstructie van de wallengordel, het IJsselfront en een goede recreatieve infrastructuur gestimuleerd;
- Ruimtelijk conflicterende functies worden uit de wallengordel weggesaneerd;
- Het contrast oude stad - landschap wordt door middel van de bescherming en versterking van landschappelijke structuren bevorderd;
- De functionele kleinschaligheid van de binnenstad wordt versterkt door uitbouw van het utilitaire voorzieningenapparaat in Beinum;
- Doorgaand verkeer op de wallengordel wordt voorkomen. De binnenstad is er als verblijfsgebied voor fietser en voetganger. Het autoverkeer wordt zo dicht mogelijk bij de hoofdverkeersroutes opgevangen.

Ruimtelijke effecten

Nieuwe woongebieden worden slechts voor de eigen bevolking of gericht op structuurversterking gerealiseerd. Een omvang van 15.000 inwoners op lange termijn is het maximaal haalbare. De grenzen aan de groei worden gesteld door de historische en landschappelijke context van Doesburg en de (kleinschaligheid) van de omgeving. Uitbreiding van woongebieden vindt plaats aansluitend aan de bestaande woongebieden en lineair gerangschikt langs de Oude IJssel.

Landschappelijk wordt hiermee aangesloten op het patroon van oeverwallen. Een accentuering van de oeverwal ten noorden van de Oude IJssel door uitbreiding van Drempt, een versterking van de zuidelijke oeverwal door een uitbreiding van Angerlo. De open zone tussen deze uitbreidingsgebieden (stroomgebied Oude IJssel) dient in deze context open te blijven en voor zover mogelijk landbouw als functie te behouden.

De grotere vraag naar **werkgelegenheidslocaties** kan op een beperkt aantal locaties opgelost worden. Een uitbreiding van Beinum in zuidelijke richting, aansluitend aan het nieuw te realiseren woongebied en het uitbreiden van Verhuelweg richting Fraterwaard voorziet in de behoeften.

Infrastructureel zal het huidige hoofdontsluitingspatroon gehandhaafd blijven. Een knip in de doorgaande route door het centrum zal het binnenstadsklimaat verbeteren.

In het intermezzo Bespiegelingen is een doorkijk naar de (zeer) lange termijn gegeven. Hierbij werden twee scenario's geschetst; een scenario waarin Doesburg meegroeit "in de vaart der volkeren" en één waarin bewust gekozen wordt voor een gematigde groei binnen een waardevolle historische- en landschappelijke context.

In dit hoofdstuk wordt een reële toekomstvisie geschetst, nl. op de middellange termijn.

Wederom zullen in het kader van de discussie weer de uitersten tegenover elkaar gezet worden. De twee uitersten lopen parallel aan de geschetste bespiegelingen doch kennen een andere tijdshorizon. Waar de bespiegelingen een doorkijk tot ver in de volgende eeuw geven, is de tijdsspanne voor de toekomstvisies ongeveer 15 jaar (het jaar 2015 vormt nl. de planhorizon voor dit structuurplan).

TOEKOMSTVISIE CONSOLIDATIE

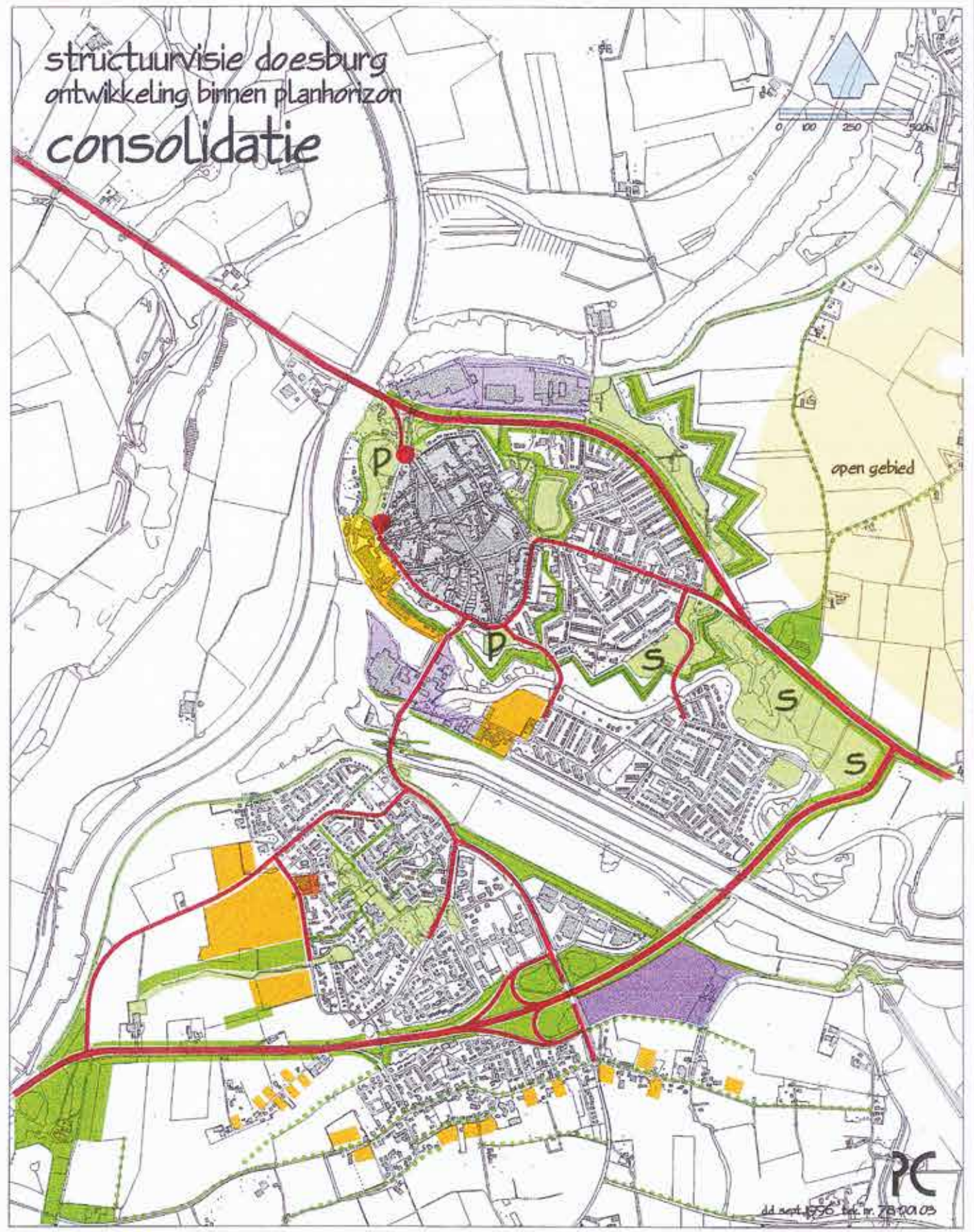
Beleidskeuze

Het model CONSOLIDATIE vertoont een opzet, waarbij de landschappelijke en historische kenmerken van Doesburg de belangrijkste sturingsfactoren vormen. Behoud en waar mogelijk versterking van deze kwaliteiten staan centraal.

De ligging van Doesburg in de periferie van het Knooppunt Arnhem-Nijmegen maakt het mogelijk deze gemeente wat in de luwte ten opzichte van de stormachtige K.A.N-ontwikkelingen te houden.

De uitbreiding van woon- en werkgebieden wordt afgestemd op de lokale behoefte en richt zich primair op een duurzaam toekomstperspectief.

De noodzakelijke lokale ontwikkelingen worden op omzichtige wijze ingepast in de bestaande karakteristiek. Het gezicht van Doesburg zal dan ook nauwelijks veranderen, tenzij het gaat om de ruimtelijke verbetering van specifieke locaties.



Wonen

De beperkte groei van de Doesburgse bevolking en de beleidskeuze om slechts te bouwen voor de opvang van de eigen woningbehoefte, maakt het mogelijk om de komende planperiode af te zien van verdere stadsuitbreiding.

Volstaan kan worden met de afronding van het in ontwikkeling genomen Campstede 2, en de benutting van enkele inbreidingslocaties. Hierbij wordt bedoeld op het IJsselkadeproject, een aansluitend project tussen de Hanzeweg en Barend Ubbinkweg en een project aan de Koppelweg.

Met name het IJsselkadeproject richt zich hierbij op realisering van een hoogwaardige stedelijke woonlocatie. De totale capaciteit van deze inbreidingslocaties wordt geraamd op 300 woningen (15 ha. wv. 5 ha. hoogwaardig). Overigens past in dit model tevens een beperkte verdichting van Angerlo. Enige uitbreiding van het woningbestand is hier mogelijk met behoud van het dorpsseigene.

Werken

De bestaande bedrijfsterreinen, voorzover gelegen aan water zullen worden gerevitaliseerd. Handhaving ervan is slechts mogelijk indien reorganisatie en innovatie deze gebieden een duurzaam toekomstperspectief kunnen bieden. Het terrein aan de Verhuellweg biedt in dit model nog slechts plaats aan twee bedrijven. Bedrijfsverplaatsing van het - nog nader te bepalen - derde bedrijf geeft de beide andere de zo noodzakelijke ontwikkelingsruimte. Het terrein Havengebied kampt niet zozeer met ruimtegebrek als wel met een sterk verouderd industrieel complex. Innovatie is hier uiterst noodzakelijk, doch zal deels uit het bedrijfsleven zelf voort moeten komen. De gemeente kan hier enigszins sturend optreden door bewuste uitgifte van inmiddels verworven terrein oostelijk van de Ubbinkweg. Vestiging van hoogwaardige bedrijvigheid kan wellicht een positieve impuls hebben op de omliggende bedrijven.

De meer oostelijk gelegen bedrijven aan de Koppelweg zullen worden verplaatst. Het bedrijventerrein Beinum biedt hiertoe nog slechts beperkte mogelijkheden. Aan de oostzijde van de Rivierweg zal nabij het aansluitpunt met de Didamseweg echter een nieuw bedrijventerrein worden gerealiseerd van ca. 10 ha, waarmee ook ruimte kan worden geboden t.b.v. nieuwvestiging.

Ontsluiting

Het ontsluitingsstelsel wordt zodanig aangepast dat de - qua niveau - verschillende verkeersstromen consequent gescheiden worden. Vermenging van binnenstedelijk en buitenstedelijk verkeer, kan worden voorkomen.

Het bedrijfsterrein aan de Verhuellweg wordt in beide richtingen direct op de

N 317 ontsloten (reconstructie aansluiting + VRI), terwijl de stadsroute over de singels ter hoogte van de Koepoortwal wordt onderbroken.

Op de binnenstad gericht verkeer (bezoekers) wordt gestimuleerd om te parkeren op het Mauritsveld en op een

nieuw aan te leggen terrein t.p.v. scholengemeenschap het Rhedens.

De verdere uitbouw van Campstede maakt het wenselijk de oude Bingerdenseweg te verzwaren tot volwaardige toegangsweg. Zo vindt een gebalanceerde spreiding van het verkeer plaats en worden extreme verkeersintensiteiten en inherente geluidbelasting op specifieke punten voorkomen.

Landschap

Het ruimtelijke contrast in de huidige confrontatie stad-land nabij de Hoge Linie blijft duurzaam in stand, evenals de specifieke landschappelijke kwaliteiten, die de basis vormen voor het recreatief medegebruik.

Primair agrarisch gebruik blijft het gebied ten noordoosten van de stad kenmerken, waarmee het behoud van de openheid hier is verzekerd.

Huis Bingerden, omgeven door zwaar geboomte behoudt haar ruimtelijke zelfstandigheid. Landschapsbouwkundige maatregelen in het gebied ten westen van Beinum dragen bij tot de verdere uitstraling van de landgoedachtige allure van Bingerden.

Optimale benutting van de ecologische potenties leidt tot de volledige ontwikkeling van de zgn. Eco-delta.

Recreatie en toerisme

De nieuwe IJsselkade en het stedelijk weefsel van de binnenstad worden sterk met elkaar verknoopt, zodat het toeristisch-recreatief product "Doesburg" zich verder kan versterken.

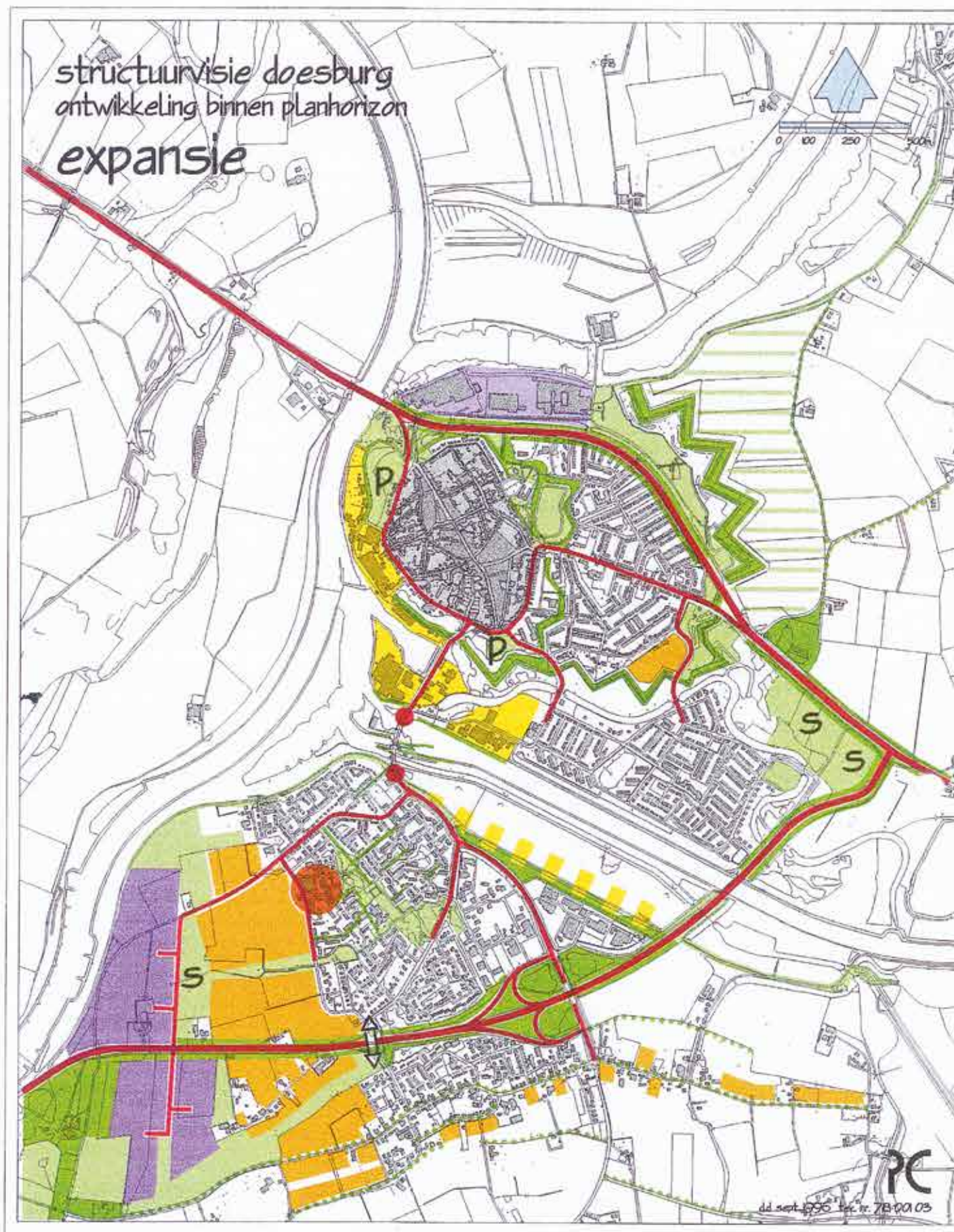
Het introverte karakter van de huidige binnenstad maakt plaats voor een duidelijk naar buiten gericht, wervend en (nog) completer stadsbeeld. De verkeersknip t.p.v. de singels en de opwaardering van de wallen- en vestinggordel als recreatieve route past dan ook volledig in dit beleid. Daarnaast vindt doorkoppeling plaats van groene wandel- en fietsroutes, waarin naast IJsselkade en Linies ook de rivierdijken een hoofdrol spelen.

De sportvoorzieningen worden gebundeld tot één groot samenhangend groengebied, waarin functionele, ecologische en belevingswaarden in een uitgebalanceerd samenspel tot hun recht komen.

Beleidskeuze

Het model EXPANSIE kent een hoog ambitieniveau en is opgezet vanuit de gedachte dat Doesburg, gelegen in de periferie van het Knooppunt Arnhem-Nijmegen, optimaal kan profiteren van de economische ontwikkelingen in deze regio. De economie vormt in dit model het belangrijkste sturingsmechanisme.

De ontsluitingsmogelijkheden in Doesburg, zowel over de weg als via het water, bieden uitstekende vestigingsvoorwaarden aan bedrijven juist buiten de congestiegevoelige kernzone van het stedelijk knooppunt. Een sterke groei van de werkgelegenheid zal, naast een economische stimulans tevens een impuls op het vlak van de volkshuisvesting betekenen. In dit model wordt dan ook ingespeeld op de groeiende vraag naar woonruimte en wordt een gedifferentieerd, hoogwaardig woningaanbod gerealiseerd. Naast het tegemoetkomen aan de huidige vraag vanuit de eigen bevolking, wordt hier bovendien gemikt op de mogelijke vestiging van buitenaf. Het voorzieningenniveau groeit in dit model mee, waarbij de binnenstad haar hoogwaardige voorzieningenniveau verder kan uitbouwen.



Wonen

Mede met het oog op de nagestreefde vestiging van nieuwe bewonersgroepen wordt een verdergaande uitbouw van de westflank van Doesburg gerealiseerd. De aanleg van geluidschermen langs de Rivierweg maakt het mogelijk de wijken Campstede 3 en Angerlo West te ontwikkelen t.b.v. het zgn. suburbane wonen. Het bestaande voorzieningencentrum aan de Breedestraat wordt uitgebreid en opgewaardeerd t.b.v. het vergrote draagvlak. Het IJsselkadeproject wordt in zuidelijke richting uitgebouwd, waardoor in relatie met Havengebied en omg. Koppelweg een riante locatie voor hoogwaardige woonvormen ontstaat. De ligging aan de rivier en de directe relatie met de binnenstad biedt deze locatie een geweldige attractiewaarde. Ook de waterkering langs de Didamseweg biedt mogelijkheden voor een transparante hoogwaardige bebouwing. De onderlinge betrokkenheid van de beide Doesburgse stadsdelen wordt op deze wijze visueel onderstreept. Tenslotte wordt t.p.v. het sportpark aan de Oranjesingel een inbreidingslocatie gerealiseerd, mede ter versterking van dit deel van de wijk Molenvelden. Zo kan een sterk gedifferentieerd aanbod van woningbouwlocaties worden gerealiseerd.

De totale capaciteit aan bouwlocaties wordt geraamd op ca. 1150 woningen (58 ha., wv. 23 ha. hoogwaardig).

Werken

De bestaande bedrijfsterrinen, rond Havengebied en Koppelweg worden i.v.m. hun verouderde karakteristiek en slechte ontsluitingssituatie ontmanteld t.b.v.

functieverandering. Het terrein aan de Verhuellweg wordt gereorganiseerd door één bedrijf te verplaatsen. Beide andere kunnen de vrijkomende ruimte benutten voor de zo gewenste ontwikkeling en uitbreiding.

Het bedrijventerrein Beinum biedt nauwelijks nog ruimte voor nieuwvestiging en wordt volgens plan afgerond. Voor verdere ontwikkelingen wordt ten westen van Beinum een nieuw, grootschalig bedrijventerrein ontwikkeld. De ontsluiting, zowel over de weg als via het water is uitstekend. Ook een verdere uitleg m.n. op de langere termijn behoort hier tot de mogelijkheden.

De omvang van de aangegeven locatie bedraagt ca. 32 ha. waarmee een enorme impuls aan de werkgelegenheid in Doesburg kan worden gegeven.

Ontsluiting

Het ontsluitingsstelsel wordt zodanig aangepast dat de - qua niveau - verschillende verkeersstromen consequent gescheiden worden.

Vermenging van binnenstedelijk en buitenstedelijk verkeer kan worden voorkomen.

Het bedrijventerrein aan de Verhuellweg wordt in beide richtingen direct op de N 317 ontsloten (reconstructie aansluiting + VRI). Daarnaast wordt de potentie sluiproute voor doorgaand verkeer via de singels afgesloten door een "knip" ter hoogte van de Barend Ubbinkweg.

De binnenstad van Doesburg blijft voor verkeer van "buitenaf" (N 317) optimaal bereikbaar. Vanuit Beinum echter staat de directe verbinding via de sluis nog slechts voor langzaamverkeer open. Het (sterk groeiende!) autoverkeer wordt buitenom geleid via Rivierweg en N 317. Een aanvullende parkeerplaats op de locatie van de scholengemeenschap het Rhedens kan de verkeersdruk in de binnenstad beperken.

De oude Bingerdensedweg gaat dienen als tweede ontsluitingsroute voor Groot Beinum. Een gedeeltelijke hertracering maakt deze route tevens geschikt voor de ontsluiting van het nieuwe bedrijventerrein.

Landschap

Het fraaie landschappelijk gegeven rond Doesburg wordt sterk ingezet t.b.v. de recreatieve daguitloop. Groene geleidingszones verbinden de westelijke uitbreidingsgebieden met de boscomplexen rond Huis Bingerden.

Ook in noordelijke richting wordt de relatie met de recreatief aantrekkelijke zone langs de afgedamde IJssel versterkt. Het open gebied ten oosten van de Hoge Linie wordt beschouwd als potentieel uitloopgebied en zal op de langere termijn een mogelijk toekomstige functie als stadsgelidingszone kunnen gaan vervullen. Vooralsnog behoudt het gebied haar agrarisch gebruik. De ontwikkeling van de zgn. Eco-delta is in grote lijnen weliswaar mogelijk, zij het dat het accent vooral zal komen liggen op de noordelijke takken. (Hoge Linie en Oude IJssel).

Recreatie en toerisme

De enorme versterking van het Doesburgse waterfront zal een ongekeerde impuls voor het imago van het toeristisch recreatief produkt betekenen. Met name de benadering vanaf het water (recreatievaart!) biedt de stad een geheel nieuw perspectief. In dit opzicht vormt de aanleg van een ruime aantrekkelijke jachthaven een belangrijke taakstelling bij de komende ontwikkelingen.

Het huidige introverte karakter van de binnenstad zal plaats maken voor het beeld van een gastvrije, levendige IJsselstad, waar een hoogwaardig winkelareaal wordt geboden in een mengeling van historische monumentaliteit en hoogwaardige eigentijdse architectuur.

Een aantal groene langzaamverkeersroutes verbindt de binnenstad en haar directe omgeving met het recreatief aantrekkelijke buitengebied. Huis Bingerden, temidden van haar parkbossen, vormt daarbij een belangrijk steunpunt. De omgeving van de sluis, gelegen op het scharnierpunt tussen beide stadsdelen vormt een bijzondere verblijfsruimte, waar altijd wat te zien valt.

De sportvoorzieningen worden in twee goed ingerichte parken gespreid over de beide stadsdelen, zodat van een optimale bereikbaarheid (kinderen!) sprake is.

VERGELIJKING

In dit hoofdstuk zullen de twee toekomstvisies globaal met elkaar vergeleken worden. Dit zal aan de hand van 4 criteria plaatsvinden.

- Sterke punten
- Zwakke punten
- Kansen
- Bedreigingen

	<i>CONSOLIDATIE</i>	<i>EXPANSIE</i>
<i>STERKE PUNTEN</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Historisch blijvend gave binnenstad • Concentratie van sportvelden • Behoud landschappelijke kwaliteit Bingerden • Beperkte verstedelijkingsdruk • Waarborgen identiteit Angerlo • Directe (functionele) relatie Beinum-Binnenstad 	<ul style="list-style-type: none"> • Groot- en flexibel volume woningbouw • Groot- en flexibel volume bedrijventerrein • Goede bereikbaarheid centrum voor toeristisch verkeer • Eigen voorzieningenapparaat Beinum • Bedrijfsverkeer uit woongebieden • Goede visueel-ruimtelijke relatie Beinum-Binnenstad
<i>ZWAKKE PUNTEN</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Krap en niet flexibel woningbouw volume • Krap en niet flexibel aanbod bedrijventerrein • Zwakke visuele relatie Beinum / Binnenstad • Bedrijfsverkeer in woongebieden 	<ul style="list-style-type: none"> • Aantasting landschapsbeeld (beleving oude stad) • Aantasting ecodelta • Toename verstedelijkingsdruk • Identiteitsverlies en verstedelijkingsdruk op Angerlo • Knip in ontsluiting maakt Beinum "los" van binnenstad (dubbelstad)
<i>KANSEN</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Toeristisch recreatieve ontwikkeling • Ontwikkeling ecodelta • Unieke (historische) positie verwerven op nationaal niveau 	<ul style="list-style-type: none"> • Grootschalige economische ontwikkeling, sociaal-economische impuls • Hoogwaardige woningbouw in broekhuizerwater • Aanbrengen eigentijds kwaliteitsniveau van allure (waterfront, hoogwaardige woningen)
<i>BEDREIGINGEN</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrentieverzwakking bedrijfsleven • Bovengrondse Betuwelijn • Vermindering toeristische bereikbaarheid centrum • Weinig sociaal/economische impulsen vanuit industrie 	<ul style="list-style-type: none"> • Zelfoverschatting • Milieuconflicten wonen/werken • Verlies historische identiteit • Verplaatsingsrisico's bedrijfsleven • Rivierkundige beperkingen loswal Nat-Beinum • Conjunctionele risico's • in eerste fase (na knip) mogelijk draagvlakvermindering centrumvoorzieningen

DISCUSSIE EN RESULTATEN

In voorgaande hoofdstukken is de discussienota opgenomen.

Na een presentatie van de discussienota door de opstellers van het plan heeft er een discussie met een brede vertegenwoordiging van belanghebbenden (burgers, belangenverenigingen, ondernemers etc.) plaatsgevonden. In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de wijze van discussiëren en de resultaten van de discussie.

In de tweede paragraaf wordt een indruk gegeven van de gevolgde werkwijze op de discussieavond. In een viertal discussiegroepen is onder leiding van een college-lid de nota bediscussieerd. Opgenomen is het informatiemateriaal dat aan de deelnemers van de discussie uitgereikt is, een handleiding aan de voorzitters van de discussiegroepen en de vragenlijsten die als structureringsteun van de discussies gebruikt werden.

Aan de hand van de notulen van de discussies en de ingevulde vragenlijsten is in de derde paragraaf per discussiegroep een samenvatting van de resultaten opgenomen.

Na de discussieronde heeft B&W van Doesburg zich beraden over de inhoud van de op te stellen visie. In bijgaande visie zijn de resultaten hiervan weergegeven.

Streektijdschrift 5/2/97

COLLEGE BLIJFT ZWOEGEN OP DISCUSSIONOTA STRUCTUURVISIE

'Doesburg moet groeien, maar niet te veel'

DOESBURG - "Er moet vanavond gewerkt worden," stelde burgemeester H. Overweg aan het begin van de discussieavond vast. "Vorige week kon iedereen zich laten voorlichten; nu moeten we zelf aan de slag." De discussie over de discussienota structuurvisie Doesburg trok veel belangstellenden. Vier werkgroepen probeerden met elkaar op één lijn te komen. Aan het eind van de avond bleken de meningen minder ver uiteen te liggen dan verwacht. De algemene opvatting is dat Doesburg wel moet groeien, maar niet te veel.

De discussie werd begeleid door medewerkers van bureau Poudroyen die de structuurvisie in opdracht van de gemeente heeft ontwikkeld. De deelnemers hadden de kans om alle fantasieën over de toekomst van Doesburg te spuien, sociale structuren of gemeente grenzen hoeven daarbij geen rol te spelen. De behoefte om over gemeente en andere grenzen heen te gaan is echter gering.

De voorkeur van de meerderheid gaat eerder richting consolidatie model (kleine groei) dan naar het expansiemodel (grote groei).

Uniek

Bijna iedereen is het erover eens dat het karakter van de historische binnenstad bewaard moet blijven. Dat geldt ook voor de unieke landschappelijke ligging van Doesburg, de band met de IJssel moet juist naar voren gebracht worden. Niemand voelt ervoor om bijvoorbeeld iets met landgoed Bingerden te doen. 'Afblijven' is de tendens. Is er in het expansiemodel sprake van een industriegebied op het landgoed, weinigen voelen er wat voor om van Doesburg een dergelijk grote stad te maken. "We willen geen tweede Duiven worden," vertolte één van de aanwezigen de gevoelens van velen.

In een strak uitgestippeld tijdschema werden verschillende punten behandeld. Eerst kon iedereen zijn voorkeur aankruisen in een meerkeuze-model en daarna werd over de uitkomst gediscussieerd. De vier belangrijkste onderwerpen voor Doesburg werden onder de loep genomen; wonen, werken, infrastructuur en recreatie en toerisme. In één van de modellen werd over een 'krip' - een onderbreking - in de sluisproute van de N317 naar de Rivierweg gepraat. De singels in Doesburgs zijn overbelast door het verkeer dat de Doormansin-

gel en de Barend Ubbinkweg als sluisproute gebruikt. Een knip in deze route zou het verkeer doen afnemen, hoewel dat geen populaire maatregel is.

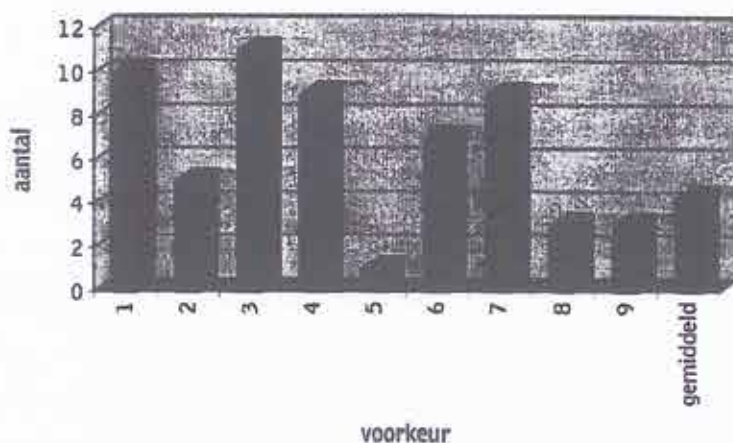
De meesten spraken hun voorkeur uit voor een weg met hindernissen die gewoon door blijft lopen, maar de overlast tegengaat.

Industrie

De huisvesting van de industrie is een andere belangrijke hindernis die genomen moet worden. Ook al zou Doesburg er geen nieuwe industrie bijkrijgen, dan nog hebben de bestaande bedrijven uitbreidingsruimte nodig. Als mogelijkheid wordt het dempen van de lamme arm van de IJssel achter de Verheulweg genoemd. Maar dit zou afbreuk doen aan het landschap dat de ligging van Doesburg zo bijzonder maakt, vonden verschillende deelnemers. Een beter idee zou zijn om het bestaande industriegebied op Beinum uit te breiden.

Het college van burgemeester en wethouders buigt zich nu over de uitkomst van de discussienota. Alle aanwezigen hebben verbaal en op papier hun mening kunnen geven. Dit alles wordt onder de loep genomen en aan de hand daarvan komt het college met een voorstel bij de fracties.

Modelvoorkeur consolidatie (1) - expansie (9)



Werkgroepbehandeling discussienota structuurvisie Doesburg

handleiding voor de voorzitters

Stemmen vergadering	stemmen tot	18.30
Verkeerswet	tot uiterlijk	18.00
Uitsluiting van de werkzamen	stemmen tot	20.15
<ul style="list-style-type: none"> • Het eind heb ook de bespreking aan de discussie • De functie van de 4 werkgroepen • De 4 werkgroepen • De 4 werkgroepen • De 4 werkgroepen 		
Uitsluiting formulier A	stemmen tot	20.20
Uitsluiting formulier B	stemmen tot	20.30
Uitsluiting integratie modellen	stemmen tot	21.30
Deze discussie leidt tot een werkgroepmodel		
Uitsluiting formulier C	stemmen tot	21.45
afte 44-45e inzake		
Koffie/soep	stemmen tot	22.00
Financie overname	stemmen tot	23.00
Deze discussie leidt tot een eindmodel		

Werkgroepbehandeling discussienota structuurvisie Doesburg

samenstelling van de werkgroepen

	werkgroep 1 (raadzaal)	werkgroep 2 (commissie)	werkgroep 3 (burgerzaal)	werkgroep 4 (kantoor)
voorzitter	H.G. Gennep	G.S. Cuijck	L.J. Rook	N.E. Jansen
secretaris	W. Stappers	W.M. Looijestein	A. Spier	W. Huisman
lid	H.A.J. Aalderink	mevr. J. G.M. Huisman	W.M. Looijestein	mevr. J. G.M. Huisman
	L.W. Bruijck	mevr. A.C. van der	L.W. Bruijck	L. Bruijck
	W. Bruijck	A.M. van der	B.P. Kijk	mevr. C. J. van der
	F. Huisman	J.T.M. Huisman	E. Kijk	L.M. Huisman
	G.J. Coenraadt	G.S. Bando	F.J. Wijk	mevr. S. van der
Verenigingen aangesloten op:	J.H. van Steen (Stad Doesburg bv)	O. Olszko (Woonbouwvereniging)	C.J. van Vlieten (Wijkraad Beinum)	R. van den Hulst (Wijkraad Beinum)
particuliere belangorganisaties	E. Jans (Wijkraad Beinum)	mevr. L. Bakeman-Klein (V.V.V.)	H. Buis (St. Doesburgse Gevel)	M.A.A. Oude (G.I.O.)
	C.J.A. Schepers (Manuusteamer)	Bertram (DDV)	Tone (DDV)	J.J. Hermans (FNV)
	E. Krabberbot (KVD)	P.C.F. Jacobs (KVD)	A. Nijk	B. Balver
	B.J. Winkler	P.F.M. Doornik	P.A.H. Kijk	C.J. Feiten
	R.F. van Hartog	H.F. Winkler	R. van Hartog	R.B. Derksen
	P.F.J.G. Huisman	R.E. Huis	H.G. Buisman	B.A.M. Huisman
	A.M. Kelderman (IVN)	mevr. Van der	M.A. Buis (Ovillig Verkeer Nederland)	B.H. van der (SLTO)
	mevr. Van Weede	mevr. L.E. Knaap (Wetlijn Doesburg)	J.J.M. Godeks	J.A. Toep
	C.S.A. Roonen	P. Sijders	F.F.C. Kijk (St. Phaladephal)	M. Dams (Domein Beheer/Doel)
	B.A. Huisman	Jhr. Van Weede (Huisman)	H.H.J.M. Toep	B. van der
	A.J. Starik	J.W.E. Bruijck	F. Starik (Voedselwerk)	B.J. Winkler
	mevr. T. Huisman	H.W. Kijk	D. Huisman	L. Huisman
	S.M.J. van de Kraats	H.W. Kijk	G.C. Mulder	J.H.M. Looijestein

Werkgroepbehandeling discussienota structuurvisie Doesburg

formulier A

De in de discussienota opgenomen modellen geven uitersten aan. Kunt u ergens op de schaal van 1 tot 9 uw voorkeur aangeven.

consolidatie expansie

1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---

Ruimte voor eventuele toelichting

Naam deelnemer: Werkgroep:

Werkgroepbehandeling discussienota structuurvisie Doesburg

formulier B

Dit formulier kunt u gebruiken voor aantekeningen ten behoeve van de beantwoording van de vraag op formulier C.

Wonen en werken zijn de twee fundamentele waarden die structuurvisie is gebaseerd op. De infrastructuur moet met het oog op deze waarden worden ontworpen. De andere sectoren stellen de kaders waarbinnen deze waarden ook de fundamentele.

Aan de hand van de volgende discussiepunten zal per werkgroep een model worden ontwikkeld.

WONEN

1. Wordt een verspreide verdeling van het bestaande stedelijke gebied gewenst?	JA <input type="checkbox"/>	NEE <input type="checkbox"/>	Eventuele toelichting
2. Wordt er bewust gebouwd voor niet-Doesburgers?	JA <input type="checkbox"/>	NEE <input type="checkbox"/>	Eventuele toelichting
3. Zijn locaties buiten het grondgebied van Doesburg betrouwbare?	JA <input type="checkbox"/>	NEE <input type="checkbox"/>	Eventuele toelichting
4. Op welke locaties zijn er mogelijkheden voor nieuwe uitleggebieden?	JA <input type="checkbox"/>	NEE <input type="checkbox"/>	Vlgnr <input type="checkbox"/>
	Camptse 2 <input type="checkbox"/>	Bosgronden <input type="checkbox"/>	
	Angeris Zuid <input type="checkbox"/>	Angeris Oost <input type="checkbox"/>	
	Drengt Zuid <input type="checkbox"/>		
andere locatie, t.w.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

WERKEN

1. Kan/moet Doesburg concurreren in de regio c.a. meegroeien in de RAN-ontwikkeling?	JA <input type="checkbox"/>	NEE <input type="checkbox"/>	Eventuele toelichting
2. Is een bovenregionale functie voor werkgelegenheid haalbaar?	JA <input type="checkbox"/>	NEE <input type="checkbox"/>	Eventuele toelichting
3. Zijn locaties buiten het grondgebied van Doesburg bespreekbaar?	JA <input type="checkbox"/>	NEE <input type="checkbox"/>	Eventuele toelichting
4. Hoeveel hectare nieuw terrein wordt gezocht:			Eventuele toelichting
• variant 1 (target: bovenregionale functie): 25 hectare, op 1 of 2 locaties, waarvan minimaal 1 nat.	<input type="checkbox"/>		
• variant 2 (target: verzorgde lokale markt): 10 hectare, dicht bij woongebieden of aansluitend op bestaande terreinen	<input type="checkbox"/>		
• eventuele andere variant	<input type="checkbox"/>		
5. Op welke locatie zijn er mogelijkheden voor nieuw industriegebieden	JA <input type="checkbox"/>	NEE <input type="checkbox"/>	Vlgnr <input type="checkbox"/>
	Nat Beinum <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Bosgronden <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Bosgronden Zuid <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Noord Oost <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Uitbreiding Verheulweg <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
andere locatie, t.w.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

INFRASTRUCTUUR

De oplossing van de verkeersproblematiek kan op meerdere wijzen plaatsvinden, welke heeft uw voorkeur?

1. Knap Barend Ubboekweg (model 1)	<input type="checkbox"/>	Eventuele toelichting
2. Knap Verbeekweg (model 2)	<input type="checkbox"/>	
3. Weerstandsverhoging (gehele straat)	<input type="checkbox"/>	
4. Andere suggestie	<input type="checkbox"/>	

RECREATIE EN TOERISME

1. Eruelinge van de voorbinnen tot één samenhangend geheel	JA <input type="checkbox"/>	NEE <input type="checkbox"/>	Eventuele toelichting
2. Spreiding in twee locaties	<input type="checkbox"/>		
3. Is het bezitten van ecologische waardevolle terreinen i.b.v. sport/recreatieterrain acceptabel?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Werkgroepbehandeling discussienota structuurvisie Doesburg

formulier C

Naar aanleiding van de discussie is door de werkgroep een eigen model ontwikkeld. Wij verzoeken u aan te geven over welke onderdelen van dat model u een andere zienswijze heeft.

WERKGROEP 1

H.G. Overweg
VOORZITTER

M. Brasem
ADVISEUR PC

W. Stoppels
VERSLAG

H.A.J. Aalderink
BESTUUR

J.W. Bouman
BESTUUR

W. Brandsma
BESTUUR

F. Hofman
BESTUUR

G.J. Coenraads
BESTUUR

H ter Steeg
(STAD DOESBURG BV)

E. Joon
(WIJKRAAD BEINUM)

C.J.A. Scheepers
(MONUMENTENVER.)

E. Krabbenbos
(KVD)

B.i. Winterink

H F. den Hartog

P.F.J.G. Hofstede

A.M. Kelderman
(IVN)

mevr. Van Weede

C.G.A. Rosmalen

B.A. Hesselink

A.J. Starink

Mevr. T. Hagedoorn

G.M.J. van de Kracht

WONEN

Een meerderheid spreekt de voorkeur uit voor wat betreft verdichting van het bestaande stedelijk gebied voor inbreidingsplannen. Betaalbaar en eventueel in lagen. Karakter en groenvoorzieningen dienen daarbij behouden te worden. De vraag of er bewust gebouwd moet worden voor niet-Doesburgers wordt door een meerderheid ontkennend beantwoord. Een grote minderheid spreekt zich hiertegen uit. ('Als je bouwt doe je het automatisch ook voor niet-Doesburgers'). Een grote meerderheid is van mening dat locaties buiten het grondgebied van Doesburg bespreekbaar moeten zijn. (de drie aanwezigen uit Angerlo waren- met nog een drietal aanwezigen- tegen). Gelet echter op de keus voor consolidatie vraagt men zich af of deze locaties benodigd zijn. Mochten er na invulling van de inbreidingsgebieden nieuwe uitleggebieden nodig zijn, dan kiest een meerderheid voor Campstede 2 met een buffer ten opzichte van Bingerden.

WERKEN

Een meerderheid kiest voor een beperkte groei voor wat betreft de werkgelegenheid. Deze zelfde kleine meerderheid ziet de groei voornamelijk in andere sectoren dan alleen maar industriële bedrijven. Met name wordt gedacht aan toerisme en recreatie. Een bovenregionale functie is voor een grote meerderheid niet wenselijk. Mocht er sprake zijn van nieuwe locaties dan niet op eigen grondgebied. Wellicht Beinum-zuid. Uitvoerig wordt stilgestaan bij de mogelijkheid de lamme IJssel te dempen, waardoor een terrein van ongeveer 10 ha. verkregen zou kunnen worden. Dit idee verkrijgt evenveel voor- als tegenstanders.

INFRASTRUCTUUR

Niemand in de werkgroep spreekt zich uit vóór een knip in de Barend Ubbinkweg. Een grote meerderheid voelt evenmin voor een knip in de Koepoortwal-Neerpoortwal. Algemeen spreekt men zich uit vóór weerstandsverhogende maatregelen in het gehele traject. Aandacht wordt gevraagd voor de filevorming kruising Rivierenweg/N 317 en voor het feit dat op het ANWB bord nabij de ingang van de stad vanaf Dieren de plaatsnamen Zevenaar en Doetinchem staan aangegeven.

RECREATIE

Bundeling van de voorzieningen tot één samenhangend geheel heeft niet de voorkeur van de werkgroep. Eerder pleit men voor spreiding over twee locaties. Een lichte voorkeur wordt uitgesproken vóór het benutten van ecologische waardevolle terreinen t.b.v. sport- en recreatieterreinen met de aantekening dat inpassing met de nodige zorgvuldigheid dient te geschieden.

WERKGROEP 2

WONEN

Voor- en tegenstanders van een verdichting worden in de gelegenheid gesteld hun standpunten toe te lichten. Tegenstanders van een verdichting vinden dat: -de grenzen van een verdere verdichting zijn bereikt; aandacht voor leefomgeving (groenvoorzieningen i.p.v. woningbouw) ,-inbreiding op de lokatie van de volktuinen, omgeving zwembad of het Broekhuizerwater wordt als ongewenst of minder gewenst bestempeld.

Voorstanders van inbreiding zien daartoe wel mogelijkheden, wanneer daarin ook mogelijkheden worden betrokken tot het wegbestemmen van gebruik dat haaks op het wonen staat en de betonfabriek en de gieterij voor wonen worden bestemd (van brug tot brug); idem sportterrein aan de Oranjesingel omzetten in wonen.

De voor- en tegenstanders houden elkaar aardig in evenwicht. In aanmerking nemende dat ook in de ogen van de voorstanders maar ook om andere redenen (ruimte voor de rivier) niet alle opties aanvaardbaar zijn is gevraagd naar een voorkeur voor een eventueel noodzakelijk uitleggebied. Campstede II en, een locatie in Noord-Oost strijden daarbij om de voorrang. Uitbreiding in Angerlo Zuid en Oost komt daardoor niet echt in beeld, hoewel daartegen geen bezwaren bestaan, zij het dat een ontwikkeling in die richting alleen mogelijk is in goed overleg met de buurgemeente.

WERKEN

Een minderheid is van mening dat een groot nat bedrijventerrein op de stadswide een hoge prioriteit verdient. Het merendeel van de werkgroepleden is van oordeel dat, gelet ook op de ontwikkelingen elders, Doesburg niet zo nodig zich moet willen manifesteren als industriekern van meer dan lokale betekenis. Stadswide zou het silhouet vanaf Dieren aantasten daar waar wij op een andere plek (IJsselkade) juist bezig zijn het silhouet te verbeteren.

De locatie Beinum Zuid (Angerlo) geniet bij het merendeel van de leden de voorkeur, in eerste instantie in de kleine variant (10 ha).

INFRASTRUKTUUR

Gezien de gemaakte keuzen bij de hiervoor besproken sectoren is een knip in de Barend Ubbinkweg niet meer aan de orde geweest. De voorstanders voor een knip op het traject Veerpoortwal / Doormansingel zijn in de minderheid (5). Het merendeel van de werkgroepleden (12) kiest voor weerstandsverhoging. De heer Kok (CDA-fractie) geeft een tweetal argumenten om geen knip toe te passen: 1. is dodelijk voor het ondernemersklimaat en 2. wordt als klant-onvriendelijk beschouwd.

RECREATIE

De aanvankelijke keuze voor centralisatie van sportvoorzieningen in het verlengde van het zwembad wordt in de loop van de discussie afgezwakt door de volmondige beantwoording van 3 met een neen (benutten van ecologische waardevolle terreinen). Een spreiding van sportvoorzieningen geniet daardoor toch een lichte voorkeur. Beinum Zuid zou een eigen voorziening moeten krijgen.

L.S. Cohen
VOORZITTER
W.H. Gerressen
VERSLAG
mevr. J.W.M. Horbach
BESTUUR
mevr. A.C. Kant
BESTUUR
A.M. Kok
BESTUUR
J.T.L.M. Gerritsen
BESTUUR
G.E. Banda
BESTUUR
D. Oskamp
(WONINGBOUWVERENIGING)
mevr. L. Beekman-Klein
(V.V.V)
Bosman
(DOV)
P.C.F. Jacobi
(KVD)
P.F.M. Beersma

H.F. Wesenhagen

R.B. Heins

mevr. Van Beest
(I.V.N)
mevr. L.E. Knaap
(WELZIJN DOESBURG)
P. Snijders

Jhr. Van Weede
(HUIZE BINGERDEN)
J.W.E. Breukink

H.W. Roelofsen

H.W. Derksen

WERKGROEP 3

E.J. Roest
VOORZITTER

H. ter Heide
ADVISEUR PC

A. Spier
VERSLAG

W.B.A. Mecking
BESTUUR

C.W. Westhoven
BESTUUR

D.P. Klein
BESTUUR

E. Kaya
BESTUUR

F.J. Wester
BESTUUR

C.J. van Vooren
WIJKRAAD BEINUM

H. Bais
ST. DOESBURGS GOED

Toonk
DOV

A. Niks

P.A.M. Koch

R. ten Katen

W.G. Bretveld

M.A. Bos
VEILIG VERKEER NEDERLAND

J.J.M. Goderie

T.P.G. Kralt
ST. PHILADELPHIA

H.H.J.M. Theelen

F. Stam
VOGELWERKGROEP

D. Plekkenpoel

G.C. Mulder

WONEN

De leden van de werkgroep waren van mening dat het wonen binnen de kernen van de gemeente moet worden gehouden. Men is van mening dat het Doesburgse grondgebied gebruikt moet worden voor het wonen en dat de regiogebieden moeten worden gebruikt voor industrie. Men kiest dus voor het consolidatiemodel.

Hierbij is het belangrijk dat het wonen kwalitatief hoog blijft. Probeer wel te voorkomen dat Doesburg een slaapstad wordt en zoek de functie van de stad meer in een OASE-model waar het goed toeven is. De ontwikkeling van Doesburg is gericht op de oostzuid kant. Probeer hierbij aan te sluiten in je ontwikkelingen. De algehele conclusie van de werkgroep voor wat betreft het wonen luidt dan ook om te komen tot een expansief consolidatiemodel waarbij 300 woningen voor de eigen bevolking en 300 woningen ter expansie moeten worden gebouwd. Maar maak de stad niet te groot en zoek de uitbreidingen in vergroten van de kernen na de gemeentelijke herindeling. Hierbij kan gedacht worden aan een IJsselkadeproject van brug tot brug met steun van hogere overheden. Hierbij kan de passantenhaven als tweede centrum worden bestempeld. Als uitwijkgebied wordt gekozen voor bouwen rondom het zwembad.

WERKEN

Voor wat betreft de ontwikkeling van industrie is alleen de noordzijde geschikt voor niet hinderlijke industrie. Zwaardere industrie wordt geweerd. Het gevolg van woonwerk verkeer wordt hierbij aanvaard. De grote van industrie moet gekoppeld worden aan de plaatselijke behoefte. Dus 10 hectare op de locatie Stadsweide bestempelen als industriegrond. Daarnaast trachten regioterreinen te claimen voor industrie. Daarnaast moeten de tennisterreinen in Beinum de bestemming industrie krijgen.

INFRASTRUCTUUR

De werkgroep kiest ervoor geen knippen aan te brengen aangezien dit tot versnippering leidt. Geprobeerd moet worden om via voorrang van langzaam verkeer en verkeersremmende maatregelen in de stad en Beinum te komen tot oplossingen van de doorstroomproblematiek. Kortom in de bebouwde kom 30 km zones maken en zorgen voor een goede ontsluiting van industrieterreinen.

RECREATIE

Bestaande sportlocaties moeten kwalitatief verbeterd worden. De werkgroep kiest daarbij voor kleine locaties. Daarnaast mag het zwembad versterkt worden door uitbreiding hier van sportvoorzieningen in de vorm van een park. Als voorbeeld wordt genoemd de verplaatsing van de tennisterreinen Beinum naar de locatie zwembad. Het toerisme moet versterkt worden door een algehele opwaardering van de passantenhaven. Hierbij aansluitend kan gedacht worden aan de bouw van 100 overnachtingsaccommodaties op de locatie van de Betoncentrale. De werkgroep ziet daarnaast tevens graag een boulevard ontstaan van brug tot brug langs de IJssel.

WERKGROEP 4

WONEN

De leden van de werkgroep waren het met elkaar eens dat in Doesburg gebouwd **moet** worden en wel binnen de grenzen van de gemeente. De werkgroep had een duidelijke voorkeur voor hoogwaardige woningbouw in aansluiting op de wijk Campstede, richting Angerlo. Het IJsselkade-project dient, als het blijkt succesvol te zijn, te worden voorgezet richting IJzergieterij Doesburg en Koppelweg. Het realiseren van dijkwoningen aan de gekanaliseerde IJssel behoren ook tot de mogelijkheden. Woningbouw in Noord-Oost wordt gezien als een laatste mogelijke optie voor woningbouw. De stemverhouding ten aanzien hiervan van 50-50%. Het zou een ongelukkige deling van de stad opleveren en voorts betekent het realiseren van woningbouw aantasting van landschappelijke en natuurwaarden. Onder woningbouw dient ook sociale woningbouw te worden verstaan.

N.E. Joosten
VOORZITTER

A. Belksma
ADVISEUR PC

W. Hijmans
VERSLAG

mevr. J.T.M. Seegers-Kip
BESTUUR

E. Wessel
BESTUUR

mevr. E. Pos-Plooy
BESTUUR

R. van den Heuvel
WIJKRAAD BEINUM

H.H.A. Claus
SID

J.D. Hermans
FNV

B. Batavier

P.A.M. Koch

C.J. Peelen

R.B. Derksen

B.A.M. Polman

B.H. van Til
GLTO

J.A. Zoer

M. Damen
BEWONERS BREDESTRAAT

B. van Strijen

B.J. Wallerbos

E. Harenberg

J.H.M. Laumen

dhr. ter Brugge

dhr. Staring

WERKEN

Uitgangspunt voor de leden van de werkgroep is beperkte kleinschalige uitbreiding van met name de Stadsweide, waarbij de dode arm van de IJssel gedempt zou moeten worden. De bestaande bedrijven in Doesburg moeten kunnen uitbreiden en of eventueel verplaatst kunnen worden richting Stadsweide. Voor de locatie Beinum-Zuid wordt geopteerd indien realisering van een industrieterrein op Stadsweide niet lukt. Hierna ontspon zich een discussie over de mogelijkheid van twee locaties voor vestigingen waarbij sprake zou kunnen zijn van verschillende specialisaties.

INFRASTRUKTUUR

De werkgroep spreekt een duidelijke voorkeur uit voor weerstandsverhogende maatregelen; geen knip op de B. Ubbinkweg. Er is vrij uitvoerig stil gestaan bij de mogelijkheid om een knip te plaatsen bij het begin van de Koepoortwal. Enkele leden van de groep, meenden dat de afslag richting centrum na de IJsselbrug helemaal diende te vervallen. Eventueel zou in de omgeving van het Rhedens geparkeerd kunnen worden. Het verkeer zou de stad weliswaar nog binnen kunnen komen maar dan via de verkeersregelininstallatie aan de Verhuellweg. Een ander voorstel hield in dat op de Doormansingel een halve knip geplaatst zou waardoor deze straat een eenrichtingsweg zou worden.

De heer B. Polman overhandigt de voorzitter een verkeerscirculatieplan voor de totale binnenstad.

RECREATIE

Een duidelijke meerderheid in de werkgroep is voor bundeling van de sportactiviteiten verdeeld over twee locaties, te weten: in de omgeving van de museumtuin met behoud van natuurwaarden en een locatie in Campstede bij voorkeur aan de Rivierweg.

EPILOOG

De gemeente Doesburg is zich bewust van haar unieke karakter; een cultuurhistorisch waardevol stadsgezicht in een landschappelijk zeer aantrekkelijke omgeving. Daarnaast voorziet zij de komende jaren een aantal stormachtige ontwikkelingen in de regio waarop op adequate wijze zal moeten worden gereageerd.

De gemeente acht het dan ook gewenst om een toekomstvisie te formuleren, die daar een sturende rol in kan spelen.

De gemeentelijke structuurvisie, waarin het lokale beleid op hoofdlijn wordt uitgezet, vormt daartoe het meest geëigende instrument.

Deze notitie vormt een aanzet voor de te ontwikkelen structuurvisie. Aan de hand van twee extremen worden ruimtelijke ontwikkelingsscenario's neergezet, die vooral dienen om een discussie over de toekomst van Doesburg uit te lokken. De twee modellen wijken weliswaar sterk af ten opzichte van elkaar, doch hebben - althans vanuit een consequent doorgevoerde betooglijn - elk realiteitswaarde. Bij deze aanpak is overigens steeds zeer vrijmoedig met bestaande gegevens, belangen en zelfs bestuurlijke grenzen omgegaan. Dit was noodzakelijk om tot een vrije en compromisloze beeldvorming te kunnen komen.

De vrij extreem gekozen vertrekpunten voor de modellen zullen vrijwel zeker aanleiding geven tot heftige discussie, maar daar ging het tenslotte ook om!

In de volgende fase van de planvorming kan - gebruik makend van de kennis en ideeën uit de discussieronde - weer gezocht worden naar de gewenste balans.