AGENDA DORDT 2030
Voorstel voor reservering
SPOORZONE

April 2021

1. Beoogd resultaat

De ontwikkeling van de Spoorzone is de grootste pijler van de voorgenomen investeringen op grond van de Agenda Dordt 2030. De Spoorzone is het gebied langs het spoor dat loopt van de Oude Maas tot Amstelwijck. Investeringen in dit gebied zullen voor alle Dordtenaren zichtbaar zijn. Om een wenkend perspectief te schetsen voor deze beeldbepalende zone is Mecanoo gevraagd een ontwikkelvisie te maken. Het resultaat is een inspirerende visie. De ontwikkelvisie van Mecanoo laat zien hoe de Dordtse Spoorzone er uit zou kunnen zien. Een plek met veel nieuwe huizen voor Dordtenaren en nieuwe inwoners. Ruimte voor bedrijvigheid, cultuur en evenementen. De visie wordt het startpunt van de ontwikkeling naar het Dordrecht van de toekomst. Met de Agenda Dordt 2030 heeft Dordrecht een unieke kans om deze toekomst dichterbij te brengen en de potentie van het gebied te benutten.

In de visie van de Spoorzone wordt een aantrekkelijke stedelijke zone gecreëerd die het mogelijk maakt om naar een inwoneraantal van 140.000 te groeien. Met aantrekkelijke openbare ruimte en stedelijke voorzieningen kan Dordrecht meedoen in de concurrentieslag om nieuwe inwoners uit de omgeving aan zich te binden en bestaande inwoners uit de wat hogere inkomensklassen te behouden. Realisatie van de visie maakt het toevoegen van ongeveer 4.600 woningen mogelijk. Voor de Spoorzone is verder de ambitie om oplopend met de verstedelijkingsopgave 2.400 nieuwe banen toe te voegen. Een groot deel van deze banen komt voort vanuit de resterende uitgifte van het businesspark Amstelwijck, de ingezette koers rond campusontwikkeling Leerpark met toevoeging van nieuwe werk- en productiefaciliteit en (hoger) onderwijs, en nieuwe werkformules en menging van wonen en werken in het gebied rond de 19e -eeuwse Schil en de stationsomgeving.

Door te investeren in de ontwikkelvisie zorgen we voor een gevarieerd aanbod aan woonmilieus, aantrekkelijk voor verschillende doelgroepen en voorzien van alle bijbehorende voorzieningen.
We bouwen duurzaam en klimaatbestendig, en zorgen voor meer groen en water in de stad. We werken aan een openbare ruimte die aanleiding geeft voor verblijf, ontmoeting en interactie. Naast een kwaliteitsimpuls voor de openbare ruimte leidt realisatie van de ontwikkelvisie tot sterk verbeterde bereikbaarheid, stations en parkeervoorzieningen. We werken aan een mobiliteitstransitie, aangejaagd door een cityrail-systeem op de bestaande spoorlijn naar Rotterdam.

De ontwikkeling van de Spoorzone sluit daarmee naadloos aan op de doelen van de Agenda Dordt 2030. Een stad die groeit in termen van inwoners en banen. En een sterke verbetering van de bereikbaarheid en het leefklimaat. Binnenstedelijk is een woningaanbod te realiseren voor gezinnen en starters. Woningen die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Dat verlicht de groeiende druk op de weg waardoor er minder files ontstaan in ons al zo drukke filegebied. De beleving van de stad gaat naar een hoger niveau door de entrees van de stad beter aan te sluiten op de oude binnenstad en groen meer ruimte te geven. Dit helpt ook de hittebestendigheid van de gebieden die onder de spoorzone vallen, immers groen absorbeert niet alleen water maar zorgt ook voor verkoeling van de stedelijke omgeving. Met de ruimte voor woningbouwontwikkeling in dit gebied en met groei van de (beroeps)bevolking neemt ook het draagvlak voor bestaande en toevoeging van nieuwe voorzieningen in de stad toe.

Voorzieningen die ook weer nieuwe werkgelegenheid met zich meebrengen voor de stad.

2. Gevraagd reserveringsbedrag

Het college vraagt aan de raad om voor de Spoorzone een bedrag te reserveren van € 140 mln. Met deze voorgestelde reservering kunnen we een forse stap zetten en investeringen gaan plannen die het langetermijnperspectief van de ontwikkelvisie dichterbij brengen. We moeten ons realiseren dat de visie een stip op de horizon is. Het is niet haalbaar om met deze middelen de visie in zijn geheel te verwezenlijken. Het is wel mogelijk om met een reserve van deze omvang te laten zien dat we als stad geloven in de potentie van de Spoorzone. En dat we bereid zijn om fors te investeren in de ontwikkeling van dit gebied. Dit is een cruciale stap om ook andere investeerders over de streep te trekken. Dat is nodig omdat het totale benodigde bedrag aan investeringen voor dit gebied tot 2040 fors hoger is. Hiervoor zijn andere dekkingsbronnen en optimalisaties noodzakelijk. Zo wordt voor de Spoorse maatregelen (die andere partijen moeten bekostigen) een bedrag van minimaal een half miljard genoemd. Medewerking van en investeringen door deze partners zijn onontbeerlijk om de visie voor de Spoorzone te kunnen realiseren.

Tegelijkertijd zijn er met de middelen die we reserveren wel degelijk significante stappen te zetten. Een transformatie van deze omvang vergt vele jaren. De investeringen zullen over een periode van 15 jaar of misschien zelfs langer worden gedaan. De bijbehorende kredietaanvragen (per gebied of deelontwikkeling) zullen dus ook over een langere periode gefaseerd aan de Raad worden voorgelegd. Gegeven deze lange looptijd en het feit dat we voor veel aanpassingen afhankelijk zijn van financiering van derden, is het niet mogelijk om op dit moment exact aan te geven welke onderdelen van de visie zullen kunnen worden gerealiseerd. We zullen op grond van de te maken reservering en de ontwikkelvisie een uitvoeringsplan met fasering gaan opstellen en die aan de Raad voorleggen. Voor dit uitvoeringsplan zijn we natuurlijk afhankelijk van andere partijen die om forse investeringen wordt gevraagd.
Op dit moment zien we als college een aantal elementen waar de stad op grond van deze middelen in moet investeren om een begin te maken met het realiseren van de visie. Allereerst is dat de ontwikkeling van het Maasterras. Daarmee dragen we via de groei van het woningaanbod direct bij aan de centrale doelstelling om het aantal inwoners te laten groeien. Daarnaast biedt het Maasterras een goed beeld van het Dordrecht van de toekomst waarin alle sterke punten zichtbaar worden: toekomstbestendige woningen in een groen en aantrekkelijk leefklimaat met de levendige binnenstad binnen handbereik. Daarnaast biedt het Maasterras een prachtige entree van de stad. Voor het mogelijk maken van woningbouw op Maasterras gaat het om randvoorwaarden zoals geluidswerende maatregelen, verwerving van grond en het creëren van parkeermogelijkheden. Ook richten we ons op de verbindingen van dit gebied met de binnenstad en het stationsgebied. Het uitvoeringsplan zal hier nader inzicht in geven.
Uitgaande van het uitvoeringsplan zullen we over de komende jaren investeringsvoorstellen aan de raad voorleggen die passen binnen die ontwikkelvisie, rekening houdend met de beschikbare middelen en bijdragen van andere partijen.

3. Cofinanciering

De aard en omvang van de investeringen maken dat Dordrecht de ontwikkelvisie niet zelfstandig kan realiseren. Daarom is het bedrag dat Dordrecht reserveert een basis voor verdere gesprekken met cofinanciers en een signaal aan andere partijen over de bereidheid van Dordrecht om te investeren. Zoals hierboven aangegeven gaat het daarbij, zeker waar het gaat om de maatregelen aan het Spoor, om zeer grote bedragen. Daarom is voor de ontwikkelingen in de Spoorzone onder meer ingezet op bijdragen van onder meer Rijk en Provincie. Het is dan ook een belangrijke stap dat het kabinet geld uit het Nationaal Groeifonds reserveert voor extra infra de 'Oude Lijn' tussen Leiden en Dordrecht. Dit is een stap in de ontwikkeling van het CitySprinter-concept, de hoogwaardige OV-verbinding.

4. Maatschappelijke businesscase

Bij de stukken vindt u ook een maatschappelijke businesscase (MBC) van de totale ontwikkelvisie. Deze is opgesteld als een onderliggend document om de besluitvorming te ondersteunen. De analyse is opgesteld door Decisio, een onafhankelijk bureau met veel expertise op dit terrein. De MBC is daarmee een hulpmiddel (en geen formeel vast te stellen kader) om inzichtelijk te maken wat de maatschappelijke kosten en baten van een investering in de ontwikkelvisie Spoorzone zijn. De MBC laat een positieve uitkomst zien, ook bij de relatief conservatieve parameters van Dordrecht. Het saldo van baten en kosten is 1,01 met een netto contante waarde van € 1,8 mln. De netto contante waarde van de inkomsten voor de gemeentebegroting worden berekend op € 49,8 mln over een periode van 30 jaar.

Rekenend met de parameters van het CPB (een zichtperiode van 100 in plaats van 30 jaar, en andere discontovoeten) is het resultaat een saldo van baten en kosten van 2,09 met een netto contante waarde van de maatschappelijke businesscase van € 393,9 mln. De netto contante waarde van de inkomsten voor de gemeentebegroting wordt berekend op € 150,3 mln.

5. Participatie

Het ambitiedocument Spoorzone Dordrecht (en Zwijndrecht) is tot stand gekomen in 2019 met input vanuit de stad. Het inspraaktraject is actief bezocht en ideeën en zorgen zijn meegenomen en verwerkt. Op basis van het ambitiedocument is de ontwikkelvisie Spoorzone Dordrecht tot stand gekomen. Het participatieproces met de stad en de betrokkenen in verschillende deelprojecten moet nog opgestart worden, passend bij de fase en schaal van het te ontwikkelen deelgebied. Op stadsniveau wordt een proces opgezet om over de kansen in de ontwikkelvisie te spreken.