

Maatschappelijke businesscase Toekomstbeeld binnenstad Dordrecht ‘Slijpen aan een diamant’

Definitieve rapportage

14 december 2022

Daan van Gent (d.vangent@decisio.nl)

Sibren Vegter (s.vegter@decisio.nl)

Pim van der Zwet (p.vanderzwet@decisio.nl)



Foto: Paul van de Velde

Samenvatting

Dordrecht heeft een binnenstad met een onderscheidend vermogen door de historie, de ligging aan het water en rijk *leisure* aanbod. Toch kampt de binnenstad met opgaven: een stedelijke groeiopgave, meer woonfuncties in de binnenstad, veranderend consumentengedrag en maatschappelijke opgaven als duurzaamheid en klimaatadaptiviteit. Om deze opgaven het hoofd te bieden, is in samenwerking met belanghebbenden het *Toekomstbeeld Binnenstad Dordrecht 'Slijpen aan een diamant'* opgesteld.

Het Toekomstbeeld bundelt de verschillende visies, ontwikkelingen en beleidsonderdelen en bevat een mix aan projecten. Dit is uitgewerkt langs vier thema's: *Programmering en aanbod* (winkels, horeca, etc.), *Mobiliteit* (duurzame mobiliteit, parkeren), *Sociale waarden* (wonen, ontmoeten) en *Gastvrijheid* (beleving, verblijfskwaliteit). Deze thema's hangen samen en delen de hoofdambitie: de leefbaarheid en levendigheid van de binnenstad te versterken.

Het voorliggende rapport bevat een (integrale) maatschappelijke businesscase (MBC) van het Toekomstbeeld. Hierin is nagegaan wat de economische en maatschappelijke waarde is van het Toekomstbeeld voor de gemeente Dordrecht. Uit de MBC blijkt dat het realiseren van het Toekomstbeeld loont: het laat een positieve baten/kostenverhouding zien: 0,97 in WLO Laag en 1,17 in Hoog. Dit is voor een zichtperiode van 30 jaar en exclusief de positieve – en kwalitatief beoordeelde - effecten op het gebied van klimaatadaptatie en milieu.

De grootste maatschappelijke meerwaarde van het Toekomstbeeld is de impuls voor de leefbaarheid in de binnenstad van Dordrecht. De kwaliteit van de openbare ruimte verbetert wezenlijk door de transitie van automobiliteit naar duurzame mobiliteit (het STOMP-principe), vergroening van de binnenstad (o.a. vanwege de Grote Markt en het integraal groenplan) en een evenwichtige balans in levendigheid en rust.

Het Toekomstbeeld levert ook diverse bereikbaarheidsbaten op. Zo profiteren fietsers niet zozeer van reistijdwinsten, maar wordt met name het fietscomfort vergroot. Ook het gemotoriseerde verkeer heeft baat bij het Toekomstbeeld: de zoektijden voor een parkeerplek nemen af en congestie wordt teruggedrongen door een lichte modal shift in het voordeel van de fiets en minder stadslogistiek.

Het Toekomstbeeld rendeert eveneens economisch en financieel. De economische effecten hangen samen met de toegenomen productiviteit als gevolg van de verdichting (agglomeratie-effecten) en bezoekersbestedingen in de binnenstad. De gemeentelijke inkomsten uit het gemeentefonds en de OZB stijgen eveneens. Ook zijn er financiële voordelen voor zowel ondernemers als werknemers.

Samenvatting

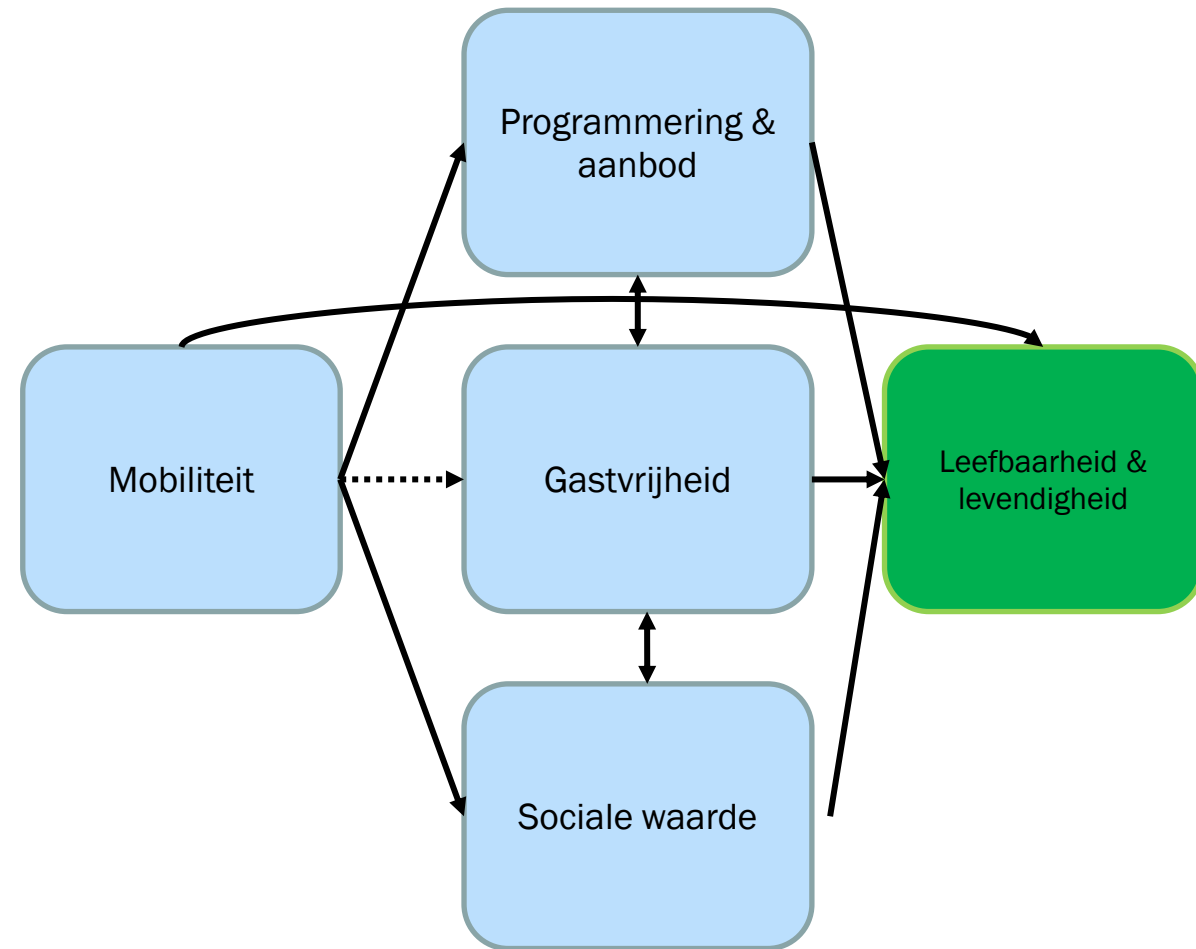
Het Toekomstbeeld kent een rijk palet aan projecten / maatregelen / doelstellingen. In de rapportage is middels effectenschema's uiteengezet hoe de projecten / maatregelen uit het Toekomstbeeld bijdragen aan de gestelde doelstellingen / ambities, en de manier waarop dit economisch en maatschappelijk impact heeft.

Weliswaar is dit een overzichtelijke weergave van het Toekomstbeeld, maar in werkelijkheid bestaan er veel kruisverbanden tussen de thema's. Bovendien lijkt er een volgorde / randvoorwaardelijkheid te herkennen in de thema's en de maatregelen / projecten daarbinnen.

Zo beoogt het Toekomstbeeld de leefbaarheid en levendigheid te bevorderen door in te zetten op *Programmering en aanbod*, *Mobiliteit*, *Sociale waarden* en *Gastvrijheid*. Binnen het Toekomstbeeld lijkt *Mobiliteit* deels randvoorwaardelijk te zijn voor:

1. *Programmering en aanbod*: er ontstaat de mogelijkheid om de vrijgespeelde ruimte anders in te richten (groen en duurzaam), wat de verblijfskwaliteit en aantrekkelijkheid van het winkelgebied vergroot;
2. *Sociale waarde*: het verdichten en verstedelijken is een lastige opgave zonder mobiliteitstransitie, autoluwbeleid draagt bij aan de leefbaarheid, etc.

Daarbij lijkt de relatie met *Gastvrijheid* minder sterk aanwezig.



Inhoud rapportage

DECISIO

1. [Inleiding](#)
2. [Aanleiding Toekomstbeeld \(probleemanalyse\)](#)
3. [Inventarisatie thema's, doelstellingen en projecten](#)
4. [Uitwerking effectschema's](#)
5. [Uitwerking maatschappelijke effecten](#)
6. [Overzicht maatschappelijke kosten en baten](#)
7. [Conclusies maatschappelijke businesscase](#)



1. Inleiding

DECISIO

De binnenstad van Dordrecht wordt gevormd door een dynamisch geheel van verschillende activiteiten. Aanwezig zijn onder meer winkels, horeca, havens, monumenten, evenementen, woningen, parkeerplaatsen, pleinen, parken en meer. Iedere binnenstad is uniek, dat geldt ook voor Dordrecht. Het onderscheidend vermogen is sterk door de combinatie van historische binnenstad aan het water en een ruim aanbod van 'leisure'. De binnenstad van Dordrecht is dynamisch omdat de verschillende activiteiten altijd in ontwikkeling zijn.

De gemeente Dordrecht heeft die dynamiek gebundeld in een integrale visie op de binnenstad: *Toekomstbeeld Binnenstad Dordrecht 'Slijpen aan een diamant'*. In deze visie zijn verschillende visies, ontwikkelingen en beleidsonderdelen gebundeld, van waaruit een integrale leidraad voor de toekomstige binnenstad is ontstaan.

Het Toekomstbeeld bevat een mix van concrete (en soms al lopende) projecten, in te zetten beleids- en uitvoeringsprogramma's en meer globale visies op de transitie in de binnenstad.

De gemeenteraad van Dordrecht heeft in 2021 in het kader van de Agenda 2030 besloten om 40 miljoen euro te reserveren voor het uitvoeren van projecten in de binnenstad. In het Toekomstbeeld is rekening gehouden met 50 à 55 miljoen euro aan investeringen (waarvan 15 miljoen euro voor de Parkeergarage Spuihaven). Verschillende ambities en doelstellingen uit het Toekomstbeeld worden mogelijk gemaakt vanuit bestaande beleidslijnen en beschikbare middelen. Om de doelstellingen rondom mobiliteit en bereikbaarheid in de binnenstad optimaal te faciliteren is aanvullend budget noodzakelijk.

Ter ondersteuning van de verschillende projecten die in aanmerking zijn gekomen voor middelen uit de Agenda 2030, zijn zogeheten maatschappelijke businesscases opgesteld. Voor het Toekomstbeeld voor de binnenstad van Dordrecht en haar onderliggende projecten is dat nog niet gedaan. Ter verdere ondersteuning in de besluitvorming en advies over de verschillende investeringen is hier toch behoefte aan.

Voorliggend (concept)rapport bevat de uitgewerkte (integrale) maatschappelijke businesscase voor het *Toekomstbeeld binnenstad Dordrecht 'Slijpen aan een diamant'*.

2. Aanleiding visie (probleemanalyse)

In de binnenstad van Dordrecht is een grote diversiteit aan activiteiten en voorzieningen aanwezig, op een relatief klein oppervlak. Deze activiteiten en voorzieningen zijn ook altijd in ontwikkeling, dat maakt dat zich ook bepaalde opgaven voordoen. Uit het Toekomstbeeld halen wij onder meer het volgende op:

- Dordrecht heeft de komende jaren een **groeiopgave** van circa 10.000 woningen die worden toegevoegd aan de stad. De groei van de stad betekent een toename van het gebruik van de voorzieningen en extra vervoersbewegingen op de nu al drukke ontsluitingswegen.
- Er is sprake van **veranderend consumentengedrag**, daardoor wijzigt ook de rol van de binnenstad. De consument is kritischer bij de keuze van het bezoek. Het aantal online aankopen is gegroeid, een trend versterkt door de coronacrisis. Hierdoor neemt de transactiegerichte functie af. De binnenstad wordt niet meer alleen gebruikt om boodschappen te doen, maar steeds vaker als plek voor verblijven en ontmoeten. Cultuur, horeca, sfeer en het sociale aspect maken deel uit van de winkelervaring. Het hart van de stad wordt op een andere manier gebruikt, dus moet daar ruimte voor geboden worden.

- Er is een toenemende vraag naar **woonfuncties** in de binnenstad. Naast de woningen zelf, vraagt dit om diverse woongerelateerde voorzieningen, evenals aanpassing van de verblijfskwaliteit en de mobiliteit. De veranderende functiemix leidt tot meer dynamiek, maar verhoogt ook de druk op de beschikbare ruimte.
- Er zijn daarnaast verschillende **maatschappelijke opgaven**, zoals klimaatadaptatie en duurzaamheid. Gezien de historische opbouw van de stadskern, met smalle straten, havens en aan twee zijden omringd door water, is de beschikbare openbare ruimte beperkt. Dit maakt het belangrijk om goed na te denken over een passende invulling, waarbij alle functies een integraal onderdeel vormen.

De binnenstad zal de komende jaren een transitie moeten doorgaan om mee te kunnen / door te groeien naar een nieuw tijdperk waarin nog meer ruimte is voor een mix aan activiteiten en voorzieningen. Meer woningen, meer 'leisure', meer ruimte voor groen, etcetera.

Deze opgaven kunnen niet los van elkaar worden gezien en zijn daarom gebundeld uitgewerkt in het *Toekomstbeeld Binnenstad Dordrecht 'Slijpen aan een diamant'*.

3. Thema's, doelstellingen en projecten

Het Toekomstbeeld is langs vier thema's uitgewerkt, te weten:

1. **Programmering en aanbod.** Het gaat hierbij onder meer om het aanbod van winkels, horeca en overige voorzieningen, evenementen, cultuur en de warenmarkt.
2. **Mobiliteit.** Het belang van de bereikbaarheid en de juiste routing van, naar en binnen de binnenstad staat voorop, maar wordt in nauwe samenhang gezien met de verblijfskwaliteit in de openbare ruimte. Die kan verbeteren door anders om te gaan met parkeren.
3. **Sociale waarden.** Hier komen aspecten als wonen, ontmoeten en leven in de binnenstad terug.
4. **Gastvrijheid.** Het betreft hier de beleving en verblijfskwaliteit van de binnenstad, evenals het aantrekken van meer bezoekers.

Tussen de thema's bestaat veel onderlinge samenhang met als belangrijkste ambitie om de levendige binnenstad te behouden en verder te versterken.

Per thema zijn diverse doelstellingen en projecten gedefinieerd. Voor de maatschappelijke businesscase zijn deze ontrafeld. Gesprekken met diverse beleidsmedewerkers van de gemeente Dordrecht vormden hiervoor de basis.

Dit levert een rijk palet aan en integraal beeld op van alles waar op wordt ingezet. We komen tot:

1. 10 doelstellingen en 10 projecten (of acties) binnen het thema 'Programmering en aanbod'.
2. Meerdere doelstellingen en maatregelen (of acties) op het gebied van mobiliteit.
3. 9 doelstellingen en 9 projecten (of acties) binnen het thema 'Sociale waarden'.
4. 8 doelstellingen en 7 projecten (of acties) op het gebied van gastvrijheid.

Daarbij is een totaal investeringsbedrag van **64,8 miljoen euro** geraamd, waarvan 40 miljoen voor het Toekomstbeeld. Dat is exclusief diverse lopende projecten en uitvoeringsprogramma's.

Voor de verdere uitwerking van de doelstellingen en projecten hebben we ervoor gekozen deze compact en schematisch te bundelen en aan elkaar te verknopen in verschillende effectschema's (zie volgende paragraaf). Voor een nadere toelichting op de verschillende projecten verwijzen we naar het Toekomstbeeld en de diverse onderliggende beleidsdocumenten.

4. Effectschema's

Op de volgende pagina's zijn een vijftal effectschema's uitgewerkt waarbij per thema het volgende is uitgewerkt:

- **Input.** We doelen hiermee op de projecten, maatregelen, beleid en/of acties die genoemd staan in het Toekomstbeeld. Bij een aantal van de projecten staat een euroteken € als symbool dat voor dit project ook kostenramingen bekend zijn.
- **Output.** Vanuit de projecten is een vertaling gemaakt naar de mogelijke of gewenste output, bijvoorbeeld in de vorm van beleidsinstrumentarium of concrete resultaten van een maatregel.
- **Doelstellingen.** Hier is de koppeling gemaakt tussen de projecten, output en het beoogde doelbereik zoals dat staat vermeld in het Toekomstbeeld.
- **Ambities.** De beoogde *outcome* van de verschillende thema's is uitgewerkt in de vorm van de verschillende 'hoofddoelstellingen' per thema die genoemd staan in het Toekomstbeeld.
- **Effecten maatschappelijke businesscase (MBC).** Tot slot is een doorvertaling gemaakt naar de *impact* van de maatregelen in de vorm van effecten die mee zijn genomen in de maatschappelijke businesscase.

Programmering en aanbod

DECISIO

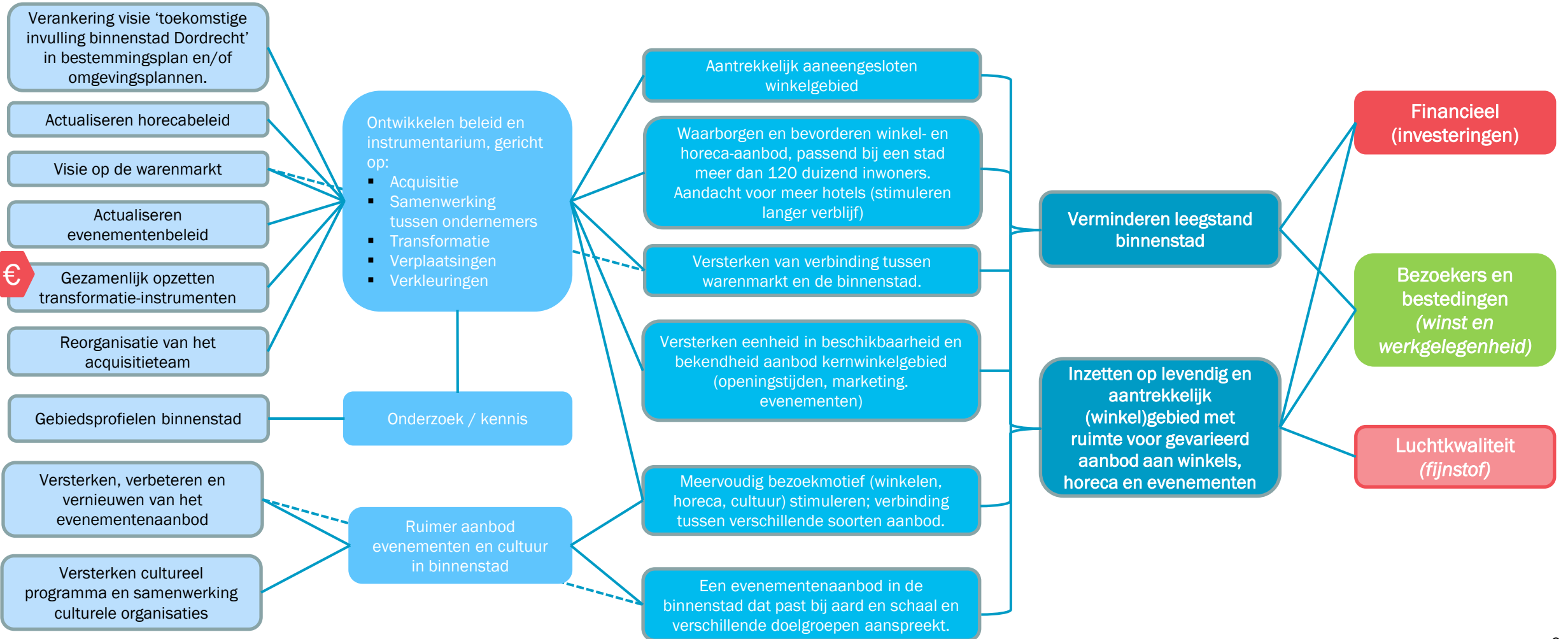
Input
(projecten / maatregelen)

Output

Doelstellingen
(doelbereik)

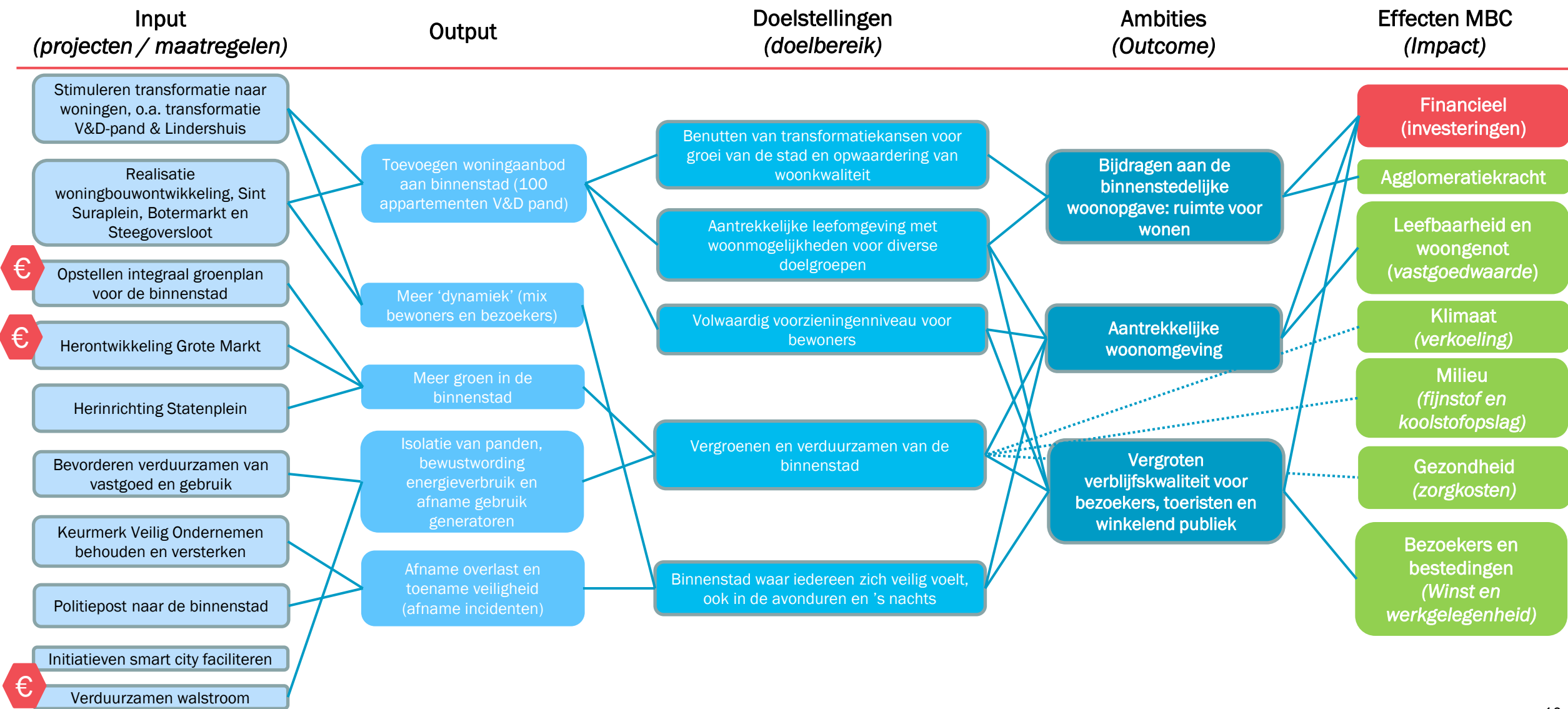
Ambities
(Outcome)

Effecten MBC
(Impact)



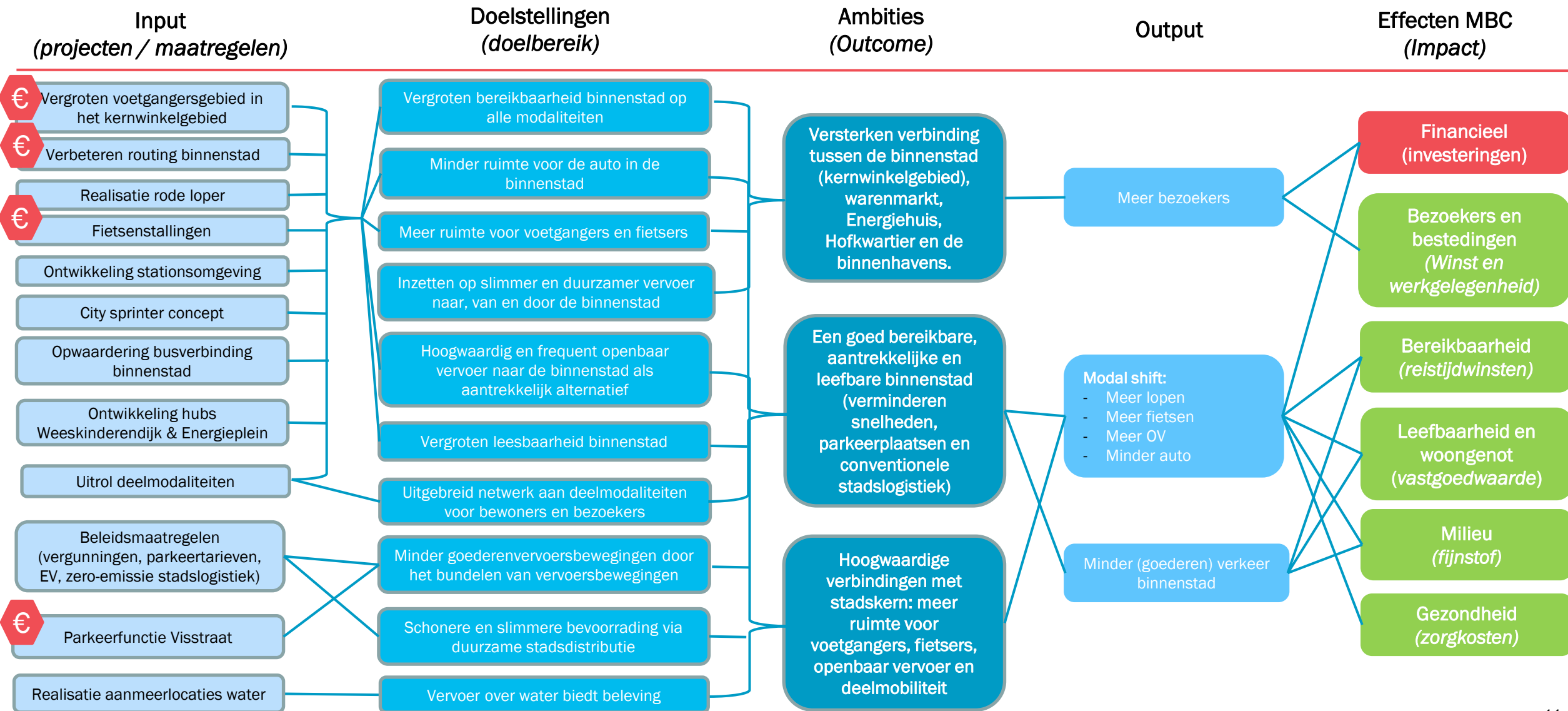
Sociale waarde

DECISIO



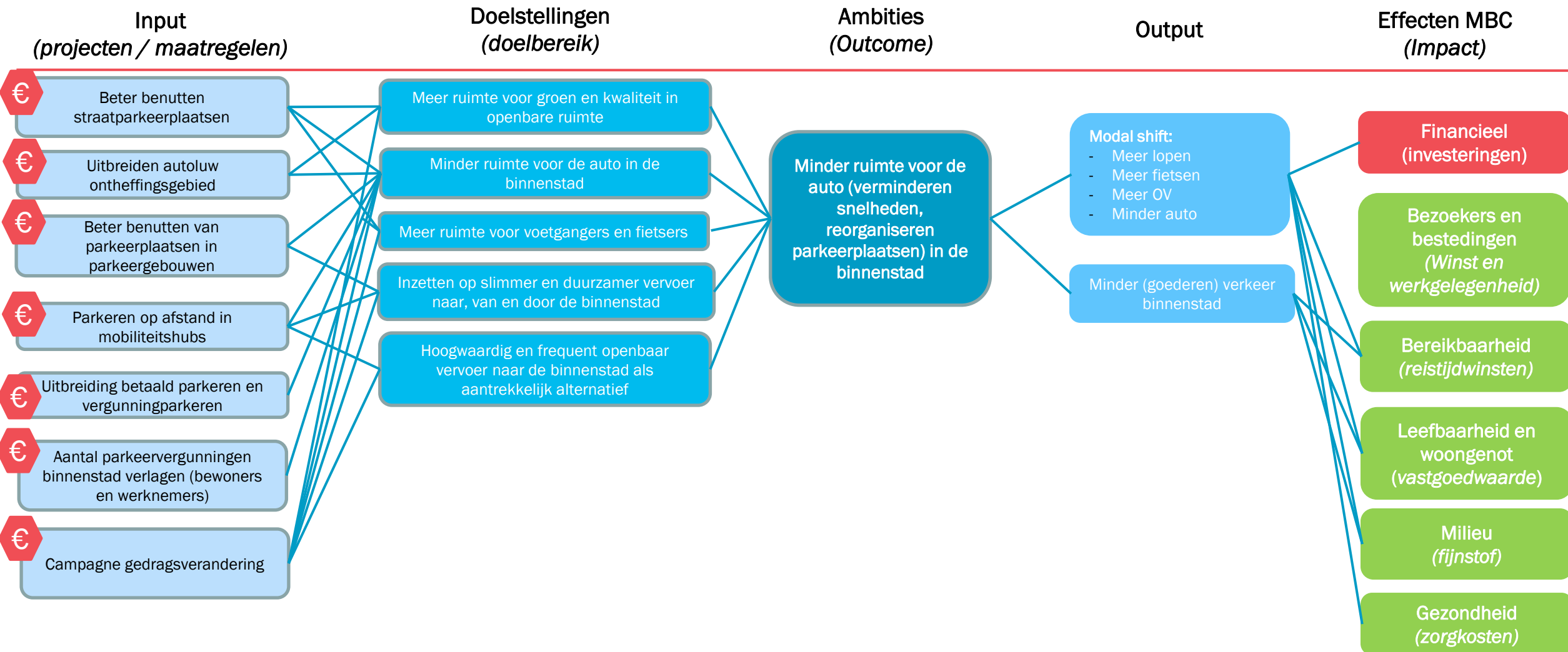
Mobiliteit

DECISIO



Mobiliteit

DECISIO



Gastvrijheid

DECISIO

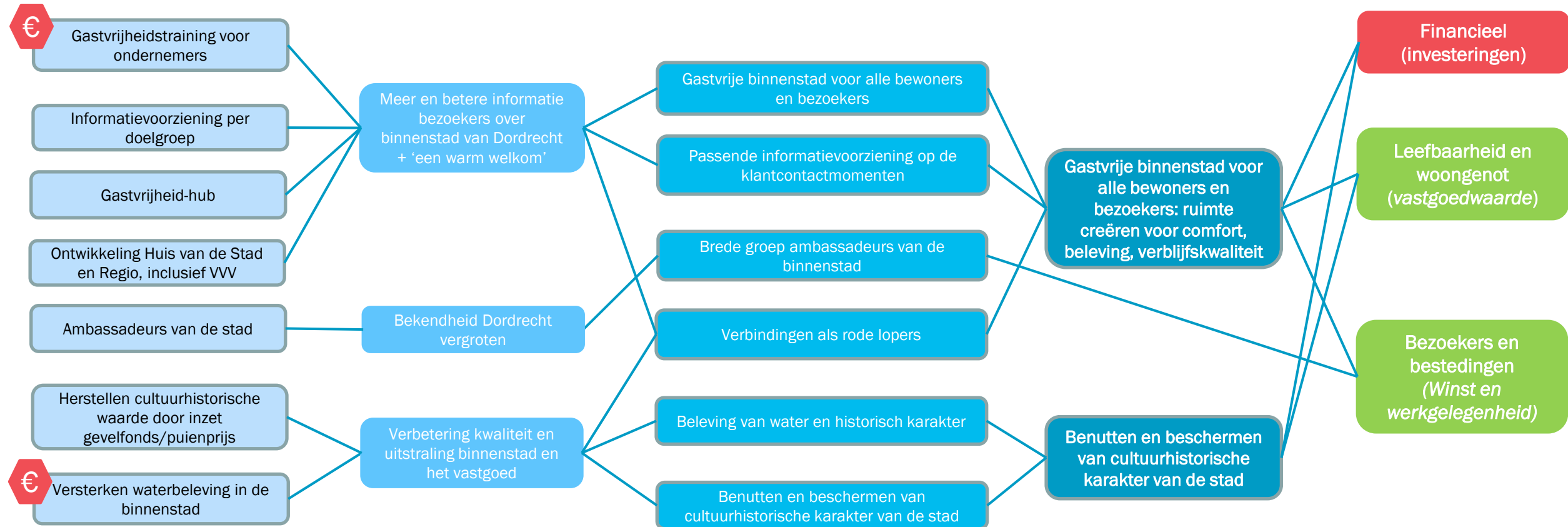
Input
(projecten / maatregelen)

Output

Doelstellingen
(doelbereik)

Ambities
(Outcome)

Effecten MBC
(Impact)



5. Maatschappelijke effecten

Op de hiernavolgende sheets is ingegaan op de volgende geïdentificeerde financiële, maatschappelijke en economische kosten en baten (effecten):

- **Financiële effecten** (eenmalige en structurele investeringen die zijn geïdentificeerd vanuit de projecten).
- **Bereikbaarheidseffecten** voor de binnenstad van Dordrecht.
- Effecten op het gebied van **woongenot** als gevolg van de diverse investeringen in de openbare ruimte, bereikbaarheid en leefbaarheid.
- **Gezondheidseffecten** als gevolg van het stimuleren van actieve mobiliteit (fietsen en lopen) en meer ruimte voor groen en parken in de binnenstad.
- **Agglomeratiekrachteffecten** als gevolg van een toenemend aantal inwoners.
- **Bezoekers en bestedingen**: effecten op bezoekersaantallen en (gemiddelde) bestedingen.
- Effecten op het gebied van **klimaatadaptatie** (zoals stedelijke verkoeling en waterberging).
- **Milieueffecten** die het gevolg zijn van een *modal shift* en investeringen in de openbare ruimte (bijvoorbeeld op het gebied van koolstofopslag en luchtkwaliteit)

- **Gemeentelijke inkomsten**: aanvullend hierop zijn een tweetal mogelijke financiële baten voor de gemeente uiteengezet op het gebied van **OZB-inkomsten** en inkomsten uit het **gemeentefonds** die ontstaan door een groei van de stad.

Uitgangspunten

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd bij uitwerking van de effecten:

- De effecten zijn netto contant gemaakt middels een discontovoet. Voor financiële investeringen gaat het om een discontovoet van 1,6 procent en voor maatschappelijke en economische effecten een discontovoet van 2,25 procent
- De looptijd (zichtperiode) van de maatschappelijke businesscase is 30 jaar (2022-2052).
- Alle effecten zijn in een WLO Hoog scenario doorgerekend.
- Er is een WLO Laag scenario uitgewerkt als gevoeligheidsanalyse.
- Aangesloten is bij enkele andere uitgangspunten die de gemeente Dordrecht heeft voorgeschreven bij het uitwerken van de maatschappelijke businesscases voor projecten in het kader van de Agenda 2030.

Financiële effecten

Reservering Agenda 2030

Voor de financiële effecten is uitgegaan van de nieuwste inzichten rondom de kostenramingen. Dit verschilt met de oorspronkelijke begroting van *Slijpen aan een Diamant – Toekomstbeeld Binnenstad Dordrecht* zoals die door de gemeenteraad is vastgesteld onder de noemer 'Ruimte voor Binnenstadontwikkelingen'. In onderstaand tabel is de eerste financiële begroting weergegeven. Deze begroting kent ten opzichte van de nieuwe begroting een hoger abstractieniveau en telt op tot 50 à 55 miljoen euro. In het kader van de Agenda 2030 besloot de gemeenteraad om voorlopig 40 miljoen euro te reserveren voor de binnenstad:

Strategie	Acties	Raming investering
Investeren in kwaliteit en diversificatie van aanbod	Instrumentenmix Compact Winkelgebied	Ca. € 5 mln
Investeren in parkeren en mobiliteit	Auto- en fietsparkeren incl. reservering voor de parkeergarages Spuiboulevard ad 15 miljoen euro	€ 25 – 30 mln
Investeren in aantrekkelijke openbare ruimte, met groen en hoogwaardige verblijfskwaliteit	Integraal Groenplan, Grote Markt, verduurzamen walstroom	€ 19 mln
Gastvrijheid & Beleving	Gastvrijheidstraining Initiatieven Smart City	€ 0,4 mln
Totaal		€ 50 - € 55 mln
Reservering Agenda 2030		
Binnenstad		€ 40 mln
Tekort		€ 10 - € 15 mln

De gemeente Dordrecht heeft intussen nieuw onderzoek verricht: zo is het Toekomstbeeld Binnenstad Dordrecht nader uitgewerkt, is een verdiepingsslag in de maak van de Koersnota Mobiliteit 2018 en wordt een integraal groenplan ontwikkeld. Voortschrijdend inzicht heeft er toe geleid dat er nieuwe maatregelen / projecten zijn ontstaan, wat nieuwe ramingen heeft opgeleverd. Dit betekent dat de onderstaande tabel verouderd is.

Nieuwste inzichten in de kostenramingen

Voor tien projecten uit het Toekomstbeeld zijn kostenramingen beschikbaar. In aanvulling daarop zijn de kosten voor zeven mobiliteitsprojecten bekend die randvoorwaardelijk zijn voor de plannen in de binnenstad. Deze tellen gezamenlijk op tot 64,8 miljoen euro aan eenmalige investeringen. Van belang is ook dat voor andere projecten uit het Toekomstbeeld kosten gemaakt zullen worden. Deels moeten deze kosten nog worden geïnventariseerd, deels komen deze ten lasten van andere afdelingen.

In de maatschappelijke businesscase is gerekend met de bij ons bekende kosten inclusief structurele kosten (zichtperiode tot 2052). De kosten zijn contant gemaakt middels een discontovoet van 1,6% en tellen op tot bijna **73 miljoen euro**.

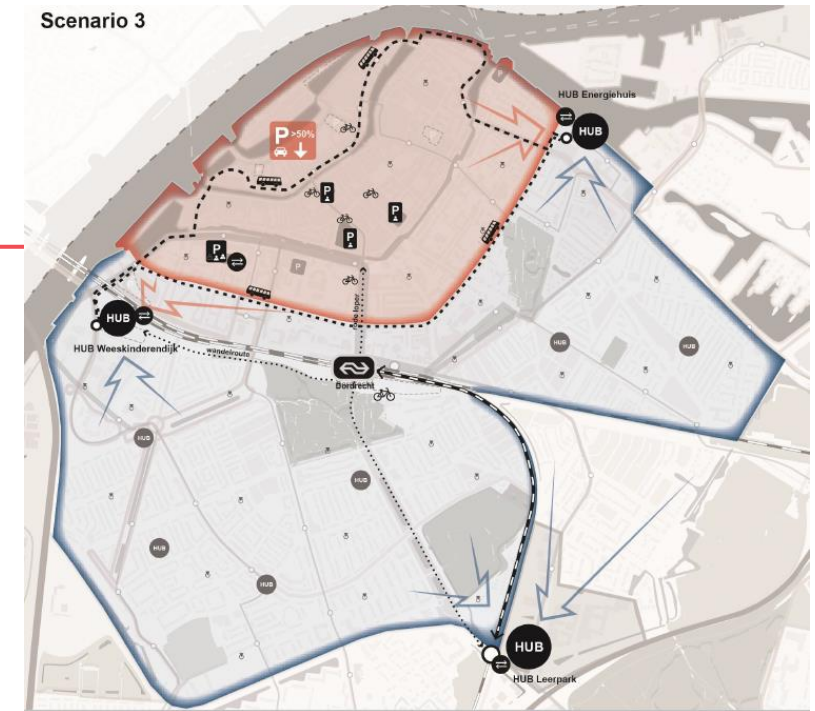
Bereikbaarheidseffecten

Basisuitgangspunten uit Toekomstbeeld Binnenstad Dordrecht:

- Substantieel meer ruimte voor het verhogen van de verblijfswaarden doordat de auto in de binnenstad minder ruimte inneemt. Dit is een cruciaal onderdeel van het Toekomstbeeld.
- Goede fietsverbindingen naar de binnenstad, voldoende alternatieven in het openbaar vervoer, deelmobiliteit en parkeerhubs net buiten de binnenstad dragen bij aan het kunnen creëren van de autoluwe binnenstad.
- Instellen zero-emissie zone per 2026 voor stadslogistiek in de binnenstad (Routekaart Zero Emissie Stadslogistiek Dordrecht, RHDHV 2021).

De eerste twee uitgangspunten zijn onderdeel van een verdiepingsslag met scenariostudies die verder is uitgewerkt in de Mobiliteitsstudie Binnenstad Dordrecht. In een voorkeurscenario (zie kaart) worden de volgende maatregelen getroffen:

- Daling aantal straatparkeerplaatsen binnenstad
- Uitbreiding autoluwe ontheffingsgebied
- Benut bestaande capaciteit in parkeergarages voor bewoners
- Parkeren tegen een aangepast tarief op afstand met mobiliteitshubs
- Goede last mile voorzieningen tussen mobiliteitshubs en binnenstad: STOMP-principe
- Uitbreiding gereguleerd parkeergebied
- Aantal straatparkeervergunningen per huishouden én werkgever omlaag



De kosten van een parkeerplaats in de binnenstad

Aan een openbare parkeerplaats zijn kosten verbonden voor de maatschappij. De schaarse ruimte die een parkeerplaats inneemt, kan immers niet worden aangewend voor een ander renderend gebruik. De misgelopen opbrengsten van deze activiteiten kunnen gezien worden als de kosten van het ruimtebeslag door een parkeerplaats: opportuiniteitskosten. De exacte misgelopen opbrengsten zijn afhankelijk van het beoogde gebruik (wonen, groen/blauw, commercieel). Onderzoek van de Vrije Universiteit van Amsterdam/CE Delft (2014) laat zien dat de opportuiniteitskosten in Nederland variëren tussen de 20 en 40 euro per vierkante meter per jaar binnen de bebouwde kom. Deze kosten zijn deels in rekening gebracht bij de omwonenden en daarmee dus geïnternaliseerd (vastgoedwaarde, parkeerkosten, etc.). Het gaat hier echter om een Nederlands gemiddelde, wat betekent dat voor Dordtse binnenstad hoger zou kunnen zijn.

In de binnenstad wordt een reductie van parkeerplaatsen. Het CROW gaat uit van 12,5 vierkante meter ruimtebeslag per parkeerplaats. Bij een hypothetische reductie van duizend parkeerplaatsen, gaat het om 12,5 duizend vierkante meter. Uitgaande van jaarlijkse opportuiniteitskosten van 20 euro per vierkante meter, komt de maatschappelijk waarde van de ruimtebesparing neer op jaarlijks 250 duizend euro per jaar. Dit effect is niet inbegrepen in de maatschappelijke businesscase.

Bereikbaarheidseffecten - Auto

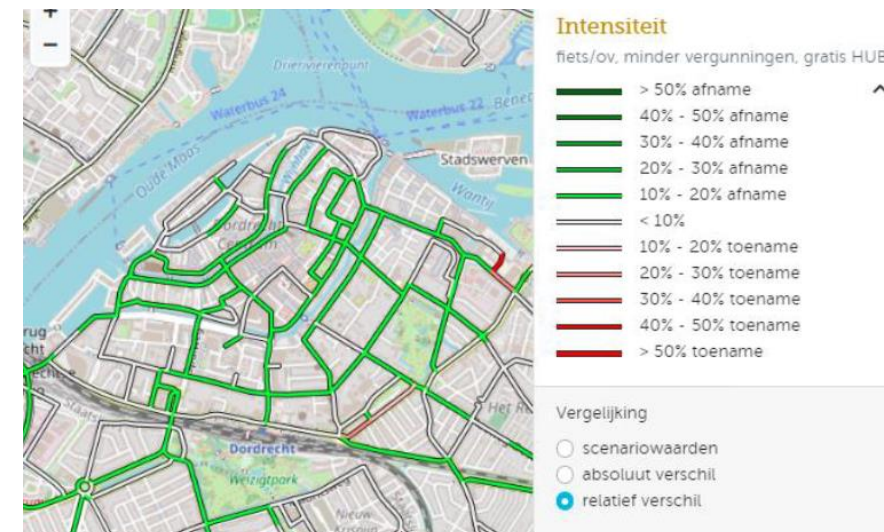
Maatregelen scenario studie Mobiliteit Binnenstad Dordrecht

In deze MBC wordt gerekend met het scenario waarin eerder genoemde maatregelen getroffen worden. Stel deze maatregelen zijn uitgevoerd, dan zorgen ze voor een (lichte) daling van het autogebruik door zowel bewoners als bezoekers in de binnenstad. Dit is terug te zien in de *modal split* uit de Mobiliteitsstudie Binnenstad Dordrecht in het voorkeursscenario, waarin alle maatregelen zijn getroffen, ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast is een stijging te zien van fietsen, lopen en een combinatie van lopen en auto (parkeren op afstand).

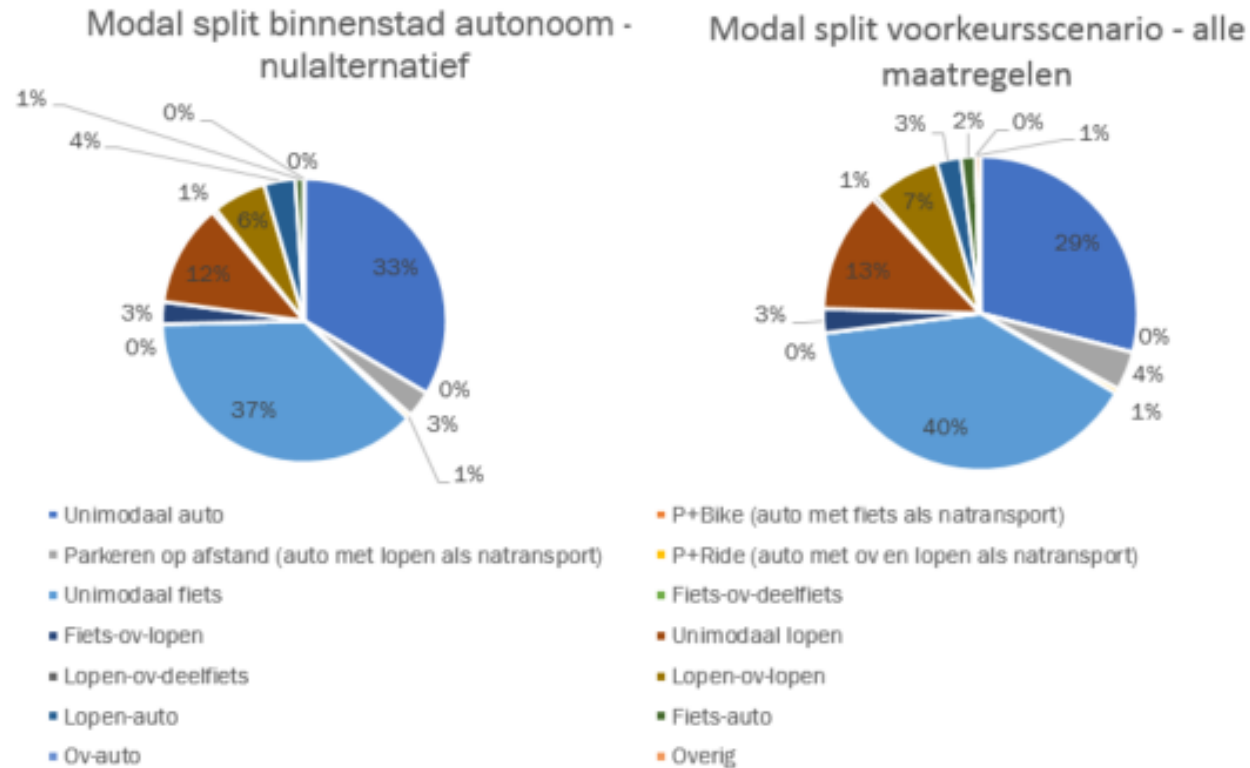
- Dit zorgt voor een verminderde druk van het autoverkeer (ongeveer 10 tot 20 procent lagere intensiteiten) in de binnenstad. Zo ontstaat er een afname in (zoek)autoverkeer van bezoekers. Zij parkeren in parkeerhubs of openbare parkeergarages. Voor het overige autoverkeer in de binnenstad betekent dit verminderde congestie waardoor reistijden zullen afnemen.
- Tijdens de ochtendspits op een gemiddelde werkdag zijn er in 2030 ruim 400 auto's minder in de binnenstad van met name zoekverkeer door bezoekers (o.b.v. Mobiliteitsstudie Binnenstad Dordrecht 2022). Dit betekent een afname van een kleine 800 duizend autokilometers op jaarbasis. Op basis van gemiddelde kengetallen per kilometer voor congestie (CE Delft, kosten interne en externe infrastructuur, 2016) komt dit neer op **85 duizend euro** in 2030 in WLO Hoog.
- Het effect op de reistijd is lastiger in te schatten voor de bezoekers die niet meer in de binnenstad parkeren maar daarbuiten. Aan de ene kant zorgt het parkeren in een parkeerhub voor een indirectere verbinding en een extra overstap. Aan de andere kant wordt dit effect verzacht door een vlotte last mile-verbinding met de binnenstad in combinatie met verminderde zoektijd naar een parkeerplek. Het totaaleffect op de reistijd is voor bezoekers met de auto ten opzichte van het nulalternatief diffuus en is PM veronderstelt.

Zero-emissie zone stadslogistiek

Het instellen van een zero-emissie zone zorgt voor een verduurzaming van de logistieke stromen in de binnenstad. Daarnaast kunnen slimme oplossingen door bijvoorbeeld bundeling van goederen, vervoer over water, cargobikes en stimuleren van pakket-afhaalpunten of -kluizen zorgen voor een vermindering van vracht- en logistiek verkeer. Met name dit laatste punt zorgt voor een bereikbaarheidsverbetering voor het resterende autoverkeer in en naar de binnenstad. In deze studie is uitgegaan van ongeveer 400 bestelbussen en (kleine) vrachtwagens die de winkels dagelijks bevoorraden en bewoners voorzien van pakketten e.d. Ongeveer de helft kan worden opgevangen door slimme oplossingen. Dit komt neer op een afname van het logistieke verkeer: circa 150 duizend kilometer op jaarbasis. Conform kengetallen voor congestie komt het effect in euro's uit op ongeveer **16 duizend euro** in 2030 in WLO Hoog.



Bereikbaarheidseffecten – Modal Split



Bereikbaarheidseffecten – OV, fiets en lopen **DECISIO**

In de binnenstad ontstaat meer ruimte voor de fiets en lopen vanwege het opheffen van parkeerplaatsen. Daarnaast worden de verbindingen van en naar de binnenstad duidelijker en aantrekkelijker gemaakt. Weliswaar zal het effect op de reistijd naar de binnenstad niet per se significant afnemen, maar er ontstaat een comfort-effect omdat het fijner fietsen en lopen. Het comfort-effect is benaderd door een kleine vermindering van de reistijd (een halve minuut). Met andere woorden de aantrekkelijkere fiets- en loopverbindingen zorgen ervoor dat de binnenstad mentaal dichterbij is.

Op basis van de *modal split* (Mobiliteitsstudie Binnenstad Dordrecht, 2022) en de reistijdwaarderingen voor lopen en fietsen (Kennisinstituut Mobiliteit, 2018) komt het bereikbaarheidseffect voor voetgangers uit op **135 duizend euro** en voor fietsers op **435 duizend euro** in WLO Hoog.

Ook voor OV-reizigers verbetert het na- en vortransport voor zowel bezoekers als bewoners door de comfortabelere loop- en fietsverbindingen. Op eenzelfde wijze is dit comfort-effect benaderd door een kleine vermindering van de reistijd (halve minuut). In 2030 kom het comfort-effect voor OV-reizigers neer op een kleine **83 duizend euro** in WLO Hoog.

In onderstaande tabel staan de bereikbaarheidseffecten samengevat voor het jaar 2030 in nominale waarden en over de zichtperiode in contante waarden voor WLO Hoog en WLO Laag. De verschillen tussen WLO Hoog en Laag zijn voor het jaar 2030, in nominale waarden, relatief klein. In 2030 ligt het aantal automobilisten, langzaam verkeer en OV-gebruikers in WLO Laag iets lager ten opzichte van WLO Hoog. Daarnaast is de reistijdwaardering een fractie lager. Kijkend over de gehele zichtperiode of looptijd van de businesscase, dan lopen de trends (m.n. voor congestie) tussen de WLO scenario's verder uit elkaar. Hierdoor zijn de verschillen in contante waarden over de gehele looptijd groter. Bij de berekening van de contante waarden is, voor zowel WLO Hoog als WLO Laag, rekening gehouden met een ingroei van de effecten omdat niet alle maatregelen gelijktijdig gerealiseerd zullen worden. Na 2030 tellen de effecten voor de volledige 100 procent mee.

Bereikbaarheidseffecten in mln. euro's

	WLO-Hoog		WLO-Laag	
	Jaarlijks effect (2030)	Totaal CW (2023-2052)	Jaarlijks effect (2030)	Totaal CW (2023-2052)
Auto congestie-effect	€ 0,10	€ 3,20	€ 0,09	€ 1,01
w.v. <i>Parkerende auto's</i>	€ 0,08	€ 2,68	€ 0,08	€ 0,83
w.v. <i>Zero-emissie zone</i>	€ 0,02	€ 0,53	€ 0,02	€ 0,18
Fiets	€ 0,43	€ 11,27	€ 0,41	€ 6,64
Lopen	€ 0,14	€ 3,51	€ 0,13	€ 2,06
OV	€ 0,08	€ 2,25	€ 0,08	€ 1,26
Totaal Bereikbaarheid	€ 0,75	€ 20,23	€ 0,71	€ 10,96

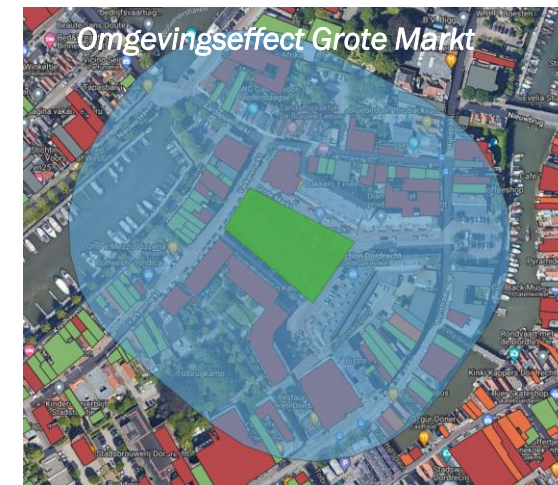
Verschillende thema's, projecten en concrete investeringen beogen en zullen er ook voor zorgen dat de leefbaarheid in de binnenstad toeneemt. Dit heeft een effect op het woongenot voor de bewoners, maar ook op de verblijfskwaliteit voor bezoekers en daarmee uitstraling voor de overige 'bewoners' van de binnenstad (ondernemers). Invloed is er vooral vanuit de investeringen in de openbare ruimte op het gebied van groen, de herontwikkeling van pleinen en bereikbaarheid (met name waar het gaat om investeringen die 'modal shift' teweegbrengen en leiden tot minder auto's in de binnenstad, zowel qua verkeer als parkeren in de openbare ruimte). Verder is relevant dat wordt geïnvesteerd in veiligheidsaspecten, als dat leidt tot een afname van overlast en incidenten, verhoogd dat ook de leefbaarheid en de kwaliteit voor ondernemers om zich hier te vestigen.

Wanneer de leefbaarheid en de verblijfskwaliteit in de binnenstad toeneemt zal dat ervoor zorgen dat de binnenstad een aantrekkelijkere plek wordt voor wonen en ondernemen (winkels, horeca, etc.). Dit zorgt er (op termijn) voor dat de vastgoedwaarde van zowel woningen als commercieel vastgoed stijgt. Dat effect is er in gevallen rechtstreeks en is merkbaar voor vastgoedeigenaren. Maar het is daarnaast ook ingezet als een 'proxy' om het leefbaarheidseffect te benaderen.

In de maatschappelijke businesscase is doorgaans een inschatting van de effecten op basis van beschikbare literatuur over de betekenis van groen en extra kwaliteit van de openbare ruimte op vastgoedwaarden. Het gaat bijvoorbeeld om percentages van 6 tot 8 procent wanneer de nabijheid van parken wordt vergroot.

Wat voor het bepalen van leefbaarheidseffect lastig is, is dat in veel gevallen de exacte planvorming en beoogde locaties op dit moment niet bekend zijn. Hier wordt nog onderzoek naar gedaan. Om die reden is een algemeen uitgangspunt gehanteerd: al het vastgoed (zowel woningen als commercieel) in de binnenstad profiteert, wat leidt tot een vastgoedwaardestijging. Voor woningen is dit effect 2 procent en voor overig vastgoed 1 procent (het overige vastgoed profiteert met name van de extra bezoekers en bestedingen, zie verderop). Via het Onderzoekscentrum Drechtsteden is bekend dat in de Binnenstad 5.205 woningen staan met een gemiddelde WOZ-waarde van 207.000 euro¹. Aanvullend is via Vastgoeddata.nl informatie over de omvang van overig vastgoed in beeld en een inschatting gemaakt van de waarde ervan. Het berekende eenmalige effect treedt op in 2030 (vastgoedwaarden zijn conform leidraad MBC Dordrecht geïndexeerd) en komt uit op **30,3 miljoen euro** (nominale waarde).

Aanvullend hierop is een specifiek effect berekend voor de investeringen op de Grote Markt. Daar is in een straal van 100 meter een waardestijging van 6 procent voor doorberekend (zie afbeelding). Binnen dit gebied liggen circa 150 panden met een door ons berekende vastgoedwaarde van gemiddeld 2.200 euro per vierkante meter. Het berekende effect komt uit op **9,8 miljoen euro** (nominale waarde) in 2030.



¹ Tot 2022 steeg de WOZ-waarde voortdurend: in 2021 bedroeg de WOZ-waarde gemiddelde 241.000 in de Binnenstad Dordrecht.

Ook voor de effecten op het gebied van gezondheid geldt dat verschillende thema's en projecten hier invloed op hebben. Aan de ene kant treden generieke effecten op als gevolg van meer groen in de binnenstad en het stimuleren van actief vervoer (lopen en fietsen), dit nodigt uit tot een gezondere levensstijl (meer bewegen). Aan de andere kant treden er specifieke effecten op, doordat bijvoorbeeld bomen en gras worden toegevoegd in de binnenstad. Daardoor neemt de luchtkwaliteit toe en wordt meer fijnstof, stikstofdioxide, zwaveldioxide en ozon afgevangen.

Deze effecten zijn nog lastig te bepalen doordat niet precies bekend is hoeveel groen (gras en bomen) precies wordt toegevoegd aan de binnenstad. Bovendien blijkt dat effecten op het gebied van een gezondere leefstijl niet optreden wanneer in sterk stedelijke gebieden vergroend wordt, dit heeft waarschijnlijk te maken met de nog steeds beperkte mogelijkheden om echt te sporten in hoogstedelijke gebieden.

Het toevoegen van bomen en gras zal wel effect hebben op gezondheid doordat fijnstof, stikstofdioxide, zwaveldioxide en ozon worden afgevangen. Voor een eerste berekening is uitgegaan van een toename van 0,1 hectare gras en 0,1 hectare bomen gerealiseerd. De effecten zijn als volgt:

		Effect in contante waarde
Fijnstof	Gras	€ 5.446
	Bomen	€ 15.018
Stikstofdioxide	Gras	€ 3.657
	Bomen	€ 3.218
Zwaveldioxide	Gras	€ 118
	Bomen	€ 112
Ozon	Gras	€ 620
	Bomen	€ 579
Totaal		€ 28.768

Het effect is in totaal in contante waarde iets minder dan **30 duizend euro**. Wanneer meer hectares bomen en gras worden toegevoegd dan nemen de effecten navenant toe.

Het Toekomstbeeld schetst plannen voor het toevoegen van woningen in de Binnenstad van Dordrecht. Dit als gevolg van het transformeren van enkele leegstaande (winkel)panden. Uit de visie is bekend dat het in ieder geval gaat om 100 woningen in het leegstaande V&D pand, maar er zijn daarnaast nog een aantal andere plannen die niet concreet gekwantificeerd genoemd worden. Uit interviews is opgemaakt dat het in totaal om circa 500 woningen gaat.

Als gevolg van meer woningen zullen er meer inwoners in Dordrecht komen wonen. De dichtheid neemt verder toe en dit zorgt voor positieve effecten op het gebied van agglomeratiekracht. Deze effecten treden op als gevolg van ‘matching’, ‘sharing’ en ‘learning’: meer mensen en bedrijven in elkaars nabijheid stimuleren ontmoeting en zorgen op die manier bijvoorbeeld voor lagere zoekkosten op de arbeidsmarkt voor bedrijven en werknemers en zij kunnen ook meer van elkaar leren.

Op basis van verschillende studies van het CPB en PBL blijkt dat de zogeheten agglomeratiekracht effecten 2 – 10 procent zijn wanneer een regio in ‘effectieve dichtheid’ verdubbeld. Deze effecten uiten zich in de arbeidsproductiviteit.

Op basis van die studies en gevonden kwantitatieve relatie hebben wij een effect voor de gemeente Dordrecht berekend als gevolg van de toename van het aantal wonen en daarmee inwoners in de binnenstad. Dat is gedaan door te kijken naar de arbeidsproductiviteit (berekend op basis van de loonsom van de regio) en de relatieve toename van het aantal inwoners (0,05 procent).

Uit de berekening volgt dat het jaarlijkse agglomeratie-effect gemiddeld circa 600 duizend euro bedraagt in de zichtperiode (toename arbeidsproductiviteit). In contante waarde (over de periode 2022-2052) gaat het om een effect van **13,2 miljoen euro**.

Bezoekers en bestedingen

Verschillende maatregelen zijn erop geënt om meer bezoekers naar de binnenstad te trekken. Zo is er een kwaliteitsimpuls van het winkelaanbod beoogd die zich voornamelijk concentreert in het kernwinkelgebied. Daarnaast wordt de belevingswaarde vergroot door meer beschikbare openbare ruimte in het autoluwe stadshart. Een kwaliteitsimpuls en diversificatie van het winkelaanbod kan zeker bijdragen aan de verblijfskwaliteit en het aantrekken van bezoekers.

Winkelgebied Dordrecht blijft achter ten opzichte van concurrentie

Uit het Koopstromenonderzoek 2021 (KSO) blijkt dat de bezoekmotieven voor zowel kwaliteit als omvang van het winkelaanbod in de binnenstad Dordrecht achterblijven met vergelijkbare winkelgebieden. Dit geldt ook voor het bezoekmotief sfeer en uitstraling. Daarnaast blijkt uit het KSO 2021 dat het aantal horecavestigingen in de binnenstad lager ligt ten opzichte van vergelijkbare centra. Ook het aandeel vloeroppervlak aan recreatieve winkels (mode, huishoudelijk, sport/spel en media/hobby) is significant lager dan gemiddeld.

Dit komt tot uitdrukking in de gemiddelde waardering van consumenten aan (diverse aspecten van) het winkelgebied. Deze ligt in het algemeen lager dan in vergelijkbare winkelgebieden (zie figuur). Met name sfeer en uitstraling, winkelaanbod, netheid en aanwezigheid van groen. De kwaliteit van het winkelgebied is daarmee niet in staat om langdurig bezoekers te trekken of om veel bezoekers uit andere gemeenten te trekken: bezoekers verblijven relatief kort in de binnenstad en de herkomst van de bezoekersbestedingen in de detailhandel komt in de binnenstad Dordrecht bovengemiddeld uit de eigen gemeente ten opzichte van andere vergelijkbare winkelgebieden (KSO, 2021).

Het aantrekken van meer bezoekers buiten de stad en een langere verblijfsduur draagt bij aan hogere bestedingen in de binnenstad. Hierdoor stijgen de omzetten en de werkgelegenheid in de detailhandel, horeca en culture sector. Hoe groot de impact van de maatregelen precies zijn, laat zich lastig inschatten. Daarom zijn de effecten van toenemende bezoekersaantallen en bestedingen bekeken in een bandbreedte.

Uitgaande van een stijging van de bestedingen van bezoekers van 5 tot 10 procent in de sectoren waar realistisch gezien een kwaliteitsverbetering valt te behalen; ook in relatie met vergelijkbare stadscentra. Dit zijn recreatieve en doelgerichte winkels in de detailhandel, de horeca en culturele instellingen. De totale additionele omzetstijging komt neer op 11 tot 23 miljoen euro op jaarbasis. Dit staat gelijk aan een additionele werkgelegenheid van 125 tot 250 banen.

In de maatschappelijke businesscase gaat het om het welvaartseffect. Oftewel de winstmarge van de ondernemers uit de omzet en de inkomensstijging van de werknemers die de banen invullen. Hierbij gaat het tevens om effecten die op lokale schaal binnen Dordrecht blijven. De additionele winstmarge komt uit op jaarlijks **250 tot 500 duizend euro** en de totale additionele inkomensstijging voor nieuwe werknemers komt uit op **60 tot 120 duizend euro** jaarlijks. Uitgaande van een ingroei van de effecten en vanaf 2025 van kracht zijn. bij doorrekening van de middenwaarde in contante waarde (2022-2052) zijn de effecten als volgt:

- Winstmarge: **8,8 miljoen euro**
- Inkomsten werknemers: **2,4 miljoen euro**

Het integrale groenplan voorziet in klimaatadaptieve maatregelen op het gebied van waterberging en stedelijk verkoeling. Het toevoegen van groen (gras en bomen) zorgt voor een verbeterde afwatering in de binnenstad. Daarnaast zorgen bomen en begroeiing voor verkoeling om zo hittestress te voorkomen. Omdat nog niet precies duidelijk is welke concrete maatregelen worden genomen kunnen we de klimaatadaptieve effecten niet waarderen (in euro's). Niettemin mag door de inzet op groen een positief effect verwacht worden.

De economische en maatschappelijke betekenis van klimaatadaptatie

De omvang en intrede van de effecten van klimaatverandering zijn onzeker. Niettemin is het bestaan van klimaatverandering een gegeven en dit gaat gepaard met uiteenlopende risico's en gevaren zoals wateroverlast, overstromingsrisico's, hitteperiode en droogte. Dit heeft gevolgen voor de stedelijke leefomgeving: enerzijds bestaat de kans dat de stad het water slecht verwerkt met overlast als resultaat, anderzijds is het mogelijk dat warmte accumuleert in de versteende omgeving en resulteert in hittestress.

Het is verstandig om rekening te houden met extremere weersomstandigheden, maar het tijdig treffen van maatregelen is in eerste instantie ingrijpend en duur. Het lijkt er echter op dat tijdig investeren in klimaatadaptatie diverse baten oplevert. Ten eerste is het kostenefficiënter om vooraf maatregelen te nemen dan achteraf (One Architecture, Resilience by Design MRA, 2020). Ten tweede levert groen en water naast mitigatie van hittestress en wateroverlast, ook andere maatschappelijke waarden op. Zo kan door het vergroenen:

- het vergroenen extra waterberging worden gecreëerd. Meer waterberging leidt tot minder water dat wordt gezuiverd door een installatie. De besparingswaarde van iedere m³ bedraagt €0,86. Dit bedrag is opgebouwd uit kapitaallasten, operationele beheer- en onderhoudskosten en eventuele opbrengsten (Dekker et al., 'Symbaal zuivering, Theoretische verkenning van de haalbaarheid', 2013).
- warmtebehoefte van gebouwen worden verminderd. Een bomenrij op 50 tot 100 meter van een woning zorgt namelijk voor beschutting, waardoor de energievraag per woning tot gemiddeld 7,5 à 10 procent gereduceerd kan worden (Swaagstra et al., 'Haalbaarheidsonderzoek Energetische Stedenbouw', 2003).
- en koolstof opgeslagen worden (zie Milieu & Klimaat).

Ten derde stelt One Architecture dat het mogelijk dat op langere termijn in een klimaatadaptief gebied (aantrekkelijk, risicovrij, leefbaarder) een hogere bereidheid tot investeren ontstaat, wat het concurrentievermogen van ten goede komt. Daarmee zorgt tijdig investeren in klimaatadaptiviteit er niet alleen voor dat extra kosten - in een later stadium - vermeden worden, maar ook lager uitvallen.

Het autoluw maken van de binnenstad en het faciliteren van autobezoeker in parkeerhubs en de overige maatregelen uit de Mobiliteitsstudie Binnenstad Dordrecht zorgen ervoor dat er in de binnenstad minder autokilometers gereden worden. Bezoekers maken vaker de overstap naar de fiets, lopen of ov als hoofdmodaliteit óf als *last mile* alternatief, het *modal shift*-effect. Hierdoor treedt een vermindering van de uitstoot van emissies op en verbetering van de luchtkwaliteit en CO²-uitstoot. Op basis van kengetallen van CE Delft (Handboek Milieuprijzen, 2017 & interne en externe kosten infrastructuur, 2016) en de ontwikkeling uit de WLO-scenario's van emissieprijs en ontwikkeling van uitstoot kan dit effect worden gekwantificeerd.

Daarnaast is het instellen van een emissievrije zone voor de stadslogistiek een andere stap die de luchtkwaliteit ten goede zal komen. Het gaat hier vaak om lichte tot middelzware vrachtauto's waardoor de effecten per vermeden kilometer op de luchtkwaliteit hoger uitvallen. Uitgaande van circa 400 bestelbussen en (kleine) vrachtwagens per dag die de winkels bevoorraden en bewoners voorzien van pakketten e.d., leidt dit tot een vermindering van ongeveer 300 duizend kilometers op jaarbasis aan vervuilende uitstoot.

Het opstellen van het integrale groenplan in de binnenstad zorgt ook voor koolstofopslag en vermindering van fijnstof door opvang en retentie. Deze effecten zijn nog lastig te bepalen doordat niet precies bekend is hoeveel groen (gras en bomen) precies wordt toegevoegd aan de binnenstad.

Effecten luchtkwaliteit en klimaat in mln. euro's

	WLO-Hoog		WLO-Laag	
	Jaarlijks effect (2030)	Totaal CW (2023-2052)	Jaarlijks effect (2030)	Totaal CW (2023-2052)
<i>Vermindering autokilometers door modal shift</i>				
CO2 (Klimaat)	€ 0,01	€ 0,26	€ 0,00	€ 0,06
Luchtkwaliteit	€ 0,01	€ 0,23	€ 0,01	€ 0,19
w.v. Nox	€ 0,01	€ 0,19	€ 0,01	€ 0,16
w.v. SO2	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
w.v. Fijnstof	€ 0,00	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,03
<i>Vermindering (lichte) vrachtwagenkilometers door emissievrijzone</i>				
CO2 (Klimaat)	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,03
Luchtkwaliteit	€ 0,04	€ 0,75	€ 0,03	€ 0,62
w.v. Nox	€ 0,03	€ 0,58	€ 0,03	€ 0,48
w.v. SO2	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
w.v. Fijnstof	€ 0,01	€ 0,16	€ 0,01	€ 0,14

Gemeentelijke inkomsten

De gemeente Dordrecht zal van de investeringen in de binnenstad ook in financiële zin profiteren. Dat komt voor een deel doordat de stad meer inwoners krijgt (circa 1.000) en voor een deel doordat de OZB-inkomsten gaan stijgen als het vastgoed in de binnenstad meer waard wordt.

De inkomsten uit het **gemeentefonds** stijgen wanneer de gemeente Dordrecht meer inwoners krijgt. In eerdere maatschappelijke businesscases is gerekend met een bruto bedrag van 3.400 euro per inwoner dat de gemeente Dordrecht extra uit het gemeentefonds krijgt. Echter voor die nieuwe inwoners moeten ook kosten gemaakt worden, vandaar dat met een netto extra inkomstenpost voor de gemeente is gewerkt van 660 euro per woning. Voor de circa 1.000 extra woningen in de binnenstad bedraagt het effect daarmee **330.000 euro per jaar**. In contante waarde (2022-2052) gaat het om een effect van bijna **7,5 miljoen euro**.

Door de stijging van de waarde van woningen (met 30 miljoen euro in 2030) en commercieel vastgoed (met 10 miljoen euro in 2030) in de binnenstad stijgen de inkomsten vanuit **OZB** voor de gemeente. De gehanteerde tarieven hiervoor zijn 0,0974 procent voor woningen en 0,2605 procent voor eigenaren van niet-woningen. De effecten treden vanaf 2030 op, maar in dit geval wel structureel. De woningen blijven immers structureel meer waard door de ingrepen in de binnenstad. In totaal gaat het om een effect van **53.000 euro per jaar** vanaf 2030. in contante waarde (2022-2052) bedraagt het effect **810.000 euro**.

Tot slot heeft het aangepaste parkeertarief en het beter benutten van parkeerplaatsen op straat en in parkeergebouwen mogelijk gevolgen voor de parkeerexploitatie van de gemeente Dordrecht. Het is op dit moment onduidelijk welke gevolgen dit heeft voor de gemeentelijke parkeerinkomsten. Parkeerexploitatie is daarmee in de MBC buiten beschouwing gelaten.

6. Overzicht maatschappelijke kosten en baten

In de tabel rechts is het overzicht van alle berekende maatschappelijke kosten en baten weergegeven. De effecten zijn weergegeven in miljoenen euro's en in contante waarden (2022-2052).

Het betreft met name een maatschappelijke businesscase voor de gemeente Dordrecht, aangezien ook rekening is gehouden met netto extra inkomsten voor de gemeente als gevolg van deze investeringen.

Effecten		Effecten CW
Investerings gemeente		-€ 72,88
Maatschappelijke effecten		
Bereikbaarheid	Auto congestie-effect	€ 3,20
	w.v. Parkerende auto's	€ 2,68
	w.v. Zero-emissie zone	€ 0,53
	Fiets	€ 11,27
Milieu (modal shift)	CO2 (Klimaat)	€ 0,30
	w.v. Nox	€ 0,78
	w.v. SO2	€ 0,00
	w.v. Fijnstof	€ 0,20
Milieu (leefbaarheid)		+
Leefbaarheid	Woningen	€ 26,46
	Commercieel	€ 7,13
Gezondheid		€ 0,03
Klimaatadaptatie		+
Totaal maatschappelijke effecten		€ 52,58
Economische effecten		
	Agglomeratiekracht	€ 13,22
	Bestedingen	Winsten bedrijven € 8,77
		Inkomsten werknemers € 2,39
Totaal economische effecten		€ 24,38
Gemeentelijke inkomsten	OZB	€ 0,81
	Gemeentefonds	€ 7,47
Totaal gemeentelijke inkomsten		€ 8,28
Saldo kosten en baten		€ 12,35
B/k verhouding		€ 1,17

7. Conclusies maatschappelijke businesscase

Dordrecht heeft een binnenstad met een sterk onderscheidend vermogen door de historie, de ligging aan het water en een aanbod van *leisure*. Toch kampt de binnenstad met opgaven: verstedelijking en verdichting, veranderend consumentengedrag en maatschappelijke opgave als klimaatadaptiviteit en duurzaamheid. Om deze opgave het hoofd te bieden, is het *Toekomstbeeld Binnenstad Dordrecht 'Slijpen aan een diamant'* opgesteld. Uit de tabellen komen enkele conclusies naar voren (o.b.v. WLO Hoog en een zichtperiode van 30 jaar):

- Het realiseren van het Toekomstbeeld loont: de maatschappelijke businesscase laat een positief saldo zien van 12,3 miljoen euro. Dit resulteert in positieve baten/kostenverhouding 1,17. Dit betekent dat iedere geïnvesteerde euro de gemeente Dordrecht 1,17 euro oplevert in financiële, economische en maatschappelijke termen. De volgende baten (in contante waarden) zijn achtereenvolgens de grootste dragers van dit resultaat:
 - Uitvoering van het Toekomstbeeld levert een kwaliteitsimpuls aan de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte. Dit betekent meer verblijfskwaliteit voor bezoekers en een hoger woongenot voor bewoners. Indirect kapitaliseert dit effect zich in hogere vastgoedwaarden: in totaal gaat het om 34 miljoen euro aan leefbaarheidsbaten.
 - Naast de leefbaarheidsbaten zijn er bredere economische effecten. Deze hangen ten eerste samen met de toegenomen productiviteit als gevolg van de verdichting in de binnenstad: de agglomeratie-effecten. Ten tweede ontstaan er baten met betrekking tot werkgelegenheid en overwinsten door de extra bezoekersbestedingen in de binnenstad. Het bredere economische effect is becijferd op ruim 24 miljoen euro. De agglomeratie-effecten zijn het omvangrijkst en de inkomsten voor werknemers het kleinst.
- Het Toekomstbeeld levert bereikbaarheidsbaten op ter waarde van bijna 18 miljoen euro:
 - De omvangrijkste batenpost is voor fietsers. Zij profiteren niet zozeer van reistijdwinsten, maar van een comfortabelere manier van fietsen. Dit is gewaardeerd op 11 miljoen euro.
 - Ook het gemotoriseerde verkeer is baathebber. De zoektijden voor een parkeerplek nemen af en congestie wordt teruggedrongen door een lichte *modal shift*. Aan het terugdringen van congestie draagt de afname van logistiek verkeer ook bij. Dit is gewaardeerd op ruim 6 miljoen euro.
- De gemeentelijke inkomsten stijgen eveneens: (1) zo zorgt het toevoegen van woningen voor meer inwoners en daarmee inkomsten uit het gemeentefonds, (2) neemt de grondslag voor de OZB toe als gevolg van het leefbaarheidseffect, (3) stijgen de inkomsten voor werkenden en (4) overwinsten voor ondernemers. Investerings in het kader van het Toekomstbeeld zouden hieruit gedekt kunnen worden. In totaal gaat het om ruim 8 miljoen euro. Let op: in tegenstelling tot de andere effecten, zijn dit effecten op lokale schaal.
- Tot slot zijn er een aantal kleinere baten met betrekking tot milieu en gezondheid. Verder geldt dat er nog positieve effecten zijn op het gebied van klimaatadaptatie en milieu die nog niet berekend zijn, maar kwalitatief opgenomen met een '+'. Deze effecten oplopen als blijkt dat meer groen in de binnenstad kan worden toegevoegd en/of het autoverkeer verder wordt gereduceerd.

Gevoeligheidsanalyse maatschappelijke businesscase

DECISIO

De eerder gepresenteerde analyses zijn doorgerekend voor het WLO Hoog. Vanwege onzekerheid over toekomstige economische groei, is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor WLO Laag conform CPB WLO publicaties in 2015. In WLO laag zijn de economische en demografische groei lager, de verkeersintensiteiten ontwikkelen zich minder snel en de waardering voor milieu en natuur is lager. Dit heeft tot gevolg dat de maatschappelijke baten in WLO Laag lager zijn dan in Hoog. De kosten blijven echter gelijk.

In de tabel rechts is het overzicht van alle berekend maatschappelijke kosten en baten weergegeven. De effecten zijn weergegeven in miljoenen euro's en in contante waarden (2022-2052).

Het saldo van de kosten en baten is nipt negatief. Daarmee komt de baten-kostenverhouding uit op 0,97. Dit is exclusief de positieve – en kwalitatief beoordeelde - effecten op het gebied van klimaatadaptatie en milieu.

Effecten		Effecten CW
Investerings gemeente		-€ 72,88
Maatschappelijke effecten		
Bereikbaarheid	Auto congestie-effect	€ 1,01
	w.v. Parkerende auto's	€ 0,83
	w.v. Zero-emissie zone	€ 0,18
	Fiets	€ 6,64
Milieu (modal shift)	CO2 (Klimaat)	€ 0,09
	w.v. Nox	€ 0,65
	w.v. SO2	€ 0,00
	w.v. Fijnstof	€ 0,17
Milieu (leefbaarheid)		+
Leefbaarheid	Woningen	€ 24,21
	Commercieel	€ 6,53
Gezondheid		€ 0,03
Klimaatadaptatie		+
Totaal maatschappelijke effecten		€ 40,34
Economische effecten		
Agglomeratiekracht		€ 12,05
Bestedingen	Winsten bedrijven	€ 7,92
	Inkomsten werknemers	€ 2,15
Totaal economische effecten		€ 22,11
Gemeentelijke inkomsten	OZB	€ 0,74
	Gemeentefonds	€ 7,47
Totaal gemeentelijke inkomsten		€ 8,21
Saldo kosten en baten		-€ 2,22
B/k verhouding		€ 0,97