

Definitief Eindrapport: Maatschappelijke impactanalyse Dordtse Mijl

Opgesteld door: *Decisio (Sibren Vegter, Daan van Gent)*

Datum: *30 oktober 2020*

Inleiding

Het gebied tussen zeehaven en binnenstad is een van de belangrijkste stadsentrees van Dordrecht. Hier rijden iedere dag tienduizenden mensen per auto, fiets of trein de stad in (of uit). Deze laatste mijl naar het centrum is nu geen visitekaartje voor de stad. Het project Dordtse Mijl behelst een grootschalige kwaliteitsslag van de openbare ruimte. Hiermee wordt een eerste stap gezet naar een aantrekkelijk stadsdeel en een Dordrecht waardige stadsentree. Het doel van het project is meerledig:

1. Een toekomstbestendig en duurzaam gebied
2. Het realiseren van hoogwaardige openbare ruimte
3. Bijdragen en faciliteren van de groei van het aantal woningen
4. Het creëren van een logische en veilige verkeersroute in het gebied.

Ligging Dordtse Mijl

Daarmee raakt de Dordtse Mijl een aantal factoren uit het prioriteringskader van de stedelijke economie zoals opgenomen in de Agenda Dordrecht 2030. Dit zijn de factor leefklimaat met als variabele kwalitatief hoogwaardig woningaanbod, de factor fysieke infrastructuur met als variabele bereikbaarheid en de factor menselijk kapitaal met als variabele lage werkloosheid.



Om de doelen van het project en daarmee aanpalende factoren uit het prioriteringskader mogelijk te maken is het tankstation aangekocht en verplaatst, wordt geïnvesteerd in het toevoegen van groen en structuur, het vergroten van het zicht op het water, het waarborgen van de doorstroming op de Laan van de VN, de aanleg van snelfietsroutes en in de veiligheid en oversteekbaarheid van langzaam verkeer.

In dit paper zijn de effecten en de impact op maatschappelijk- economische kosten en baten voor de gemeente Dordrecht uiteengezet die gepaard gaan met realisatie van het project de Dordtse Mijl. In de analyse is een vergelijking gemaakt tussen realisatie van de Dordtse Mijl en het niet realiseren van het project, ook wel de nulsituatie genoemd. Aan de hand daarvan zijn effecten bepaald. De financiële effecten van het wel of niet realiseren van Dordtse Mijl zijn uitgewerkt voor de gemeente Dordrecht. De maatschappelijke effecten zijn zoveel als mogelijk gekwantificeerd en gemonetariseerd aan de hand van de systematiek van de MKBA en kennen ook een bredere uitstraling.

Conclusie impactanalyse

De kosten van het project Dordtse Mijl worden in maatschappelijk baten ruimschoots terugverdiend. De verhouding tussen baten en kosten is 2,3: voor elke euro die in de Dordtse Mijl wordt geïnvesteerd treden maatschappelijke baten op met een waarde van 2,30 euro. Door behoud van de BIRK-subsidie en het tevens uit te voeren regulier beheer en onderhoud in de nulsituatie worden de kosten van de Dordtse Mijl gedrukt. Daar tegenover staan significante maatschappelijke en economische baten die het gevolg zijn van realisatie van de Dordtse Mijl.

Voor het project Dordtse Mijl kunnen de verplaatsing van het tankstation, behoud van de BIRK-subsidie en noodzakelijk onderhoud van het openbaar gebied niet los van elkaar worden gezien. Realisatie van deze drie onderdelen brengt voor de stad zowel maatschappelijke als economische baten met zich mee. De resultaten van de impactanalyse zijn weergegeven in de samenvattende tabel op de volgende pagina.

Financiële effecten

De financiële effecten van de Dordtse Mijl ten opzichte van de nulsituatie liggen lager dan de totale kosten die voor het project geraamd zijn. Dit komt omdat in de nulsituatie ook significante kosten worden gemaakt:

- *BIRK subsidie*: Uitvoering van de Dordtse Mijl zorgt voor behoud van de BIRK-subsidie (nominaal 3.8 miljoen euro). In de nulsituatie zal deze subsidie komen te vervallen.
- *Beheer en onderhoud (B&O)*: Regulier beheer en onderhoud (B&O) van ongeveer 6,2 miljoen euro moet ook in de nulsituatie plaatsvinden.

Economische effecten door ontwikkelruimte

Door verplaatsing van het tankstation ontstaat 1.6 ha ontwikkelruimte door verdwijnen van de milieuhinderdiercirkel. Hierdoor ontstaat ontwikkelruimte voor de woningbouw in het Maasterras en een horeca functie op de voormalige locatie.

Door de kwaliteitsverbetering en de extra ontwikkelruimte ontstaan diverse economische effecten als gevolg van het project. Dit zijn additionele economische effecten, als onderdeel van de totale maatschappelijke effecten, die in de nulsituatie niet in Dordrecht op zullen treden:

- De 'hardere' economische baten in additionele werkgelegenheid en additionele winsten voor ondernemers komen uit op ongeveer 1,5 miljoen euro in contante waarden door toevoeging extra horeca programma op het voormalig BP-terrein. Daarnaast ontstaat er een positief agglomeratie-effect voor de stedelijke economie in Dordrecht door toevoeging van circa 40 woningen op de nieuwe ontstane ontwikkelruimte deze is goed voor 0,7 miljoen euro in contante waarden.
- Toevoeging van het extra horecaprogramma op het voormalig BP-terrein zorgt ook voor extra keuzeopties voor de inwoners van Dordrecht. Deze 'zachtere' economische baat

zorgt voor een welvaartsstijging door een stijging van de optiewaarde voor inwoners van Dordrecht in het horeca-aanbod met 2,3 miljoen euro in contante waarden.

Positieve maatschappelijke effecten

De maatschappelijke baten van het project uit zich in een groenere, gezondere en (verkeers)veiligere leefomgeving voor de (toekomstig) bewoners van Dordrecht. Bewoners en bezoekers zullen door de ingrepen mogelijk vaker gaan fietsen en recreëren in en rondom de Dordtse Mijl. De totale maatschappelijke inclusief de economische baten overtreffen de kosten van ontwikkeling van de Dordtse Mijl. De totale maatschappelijke baten in contante waarden bedragen ongeveer 16 miljoen euro. Daarmee komt het saldo van maatschappelijke kosten en baten ten opzichte van de nulsituatie op ongeveer 9 miljoen euro in contante waarden (met een looptijd van de maatschappelijke effecten van 100 jaar). De verhouding tussen de baten en kosten is 2,3: voor elke euro die in de Dordtse Mijl wordt geïnvesteerd treden maatschappelijke baten op met een waarde van 2,30 euro.

Tabel 1. Samenvattende tabel impactanalyse Dordtse Mijl en nulsituatie in nominale en contante waarden (CW) in miljoenen euro's

	Nulsituatie		Dordtse Mijl		Tov Nulsituatie (CW*)
	Nominaal	CW* (2020- 2124)	Nominaal	CW* (2020- 2124)	
Kosten	<i>(eenmalig)</i>		<i>(eenmalig)</i>		
Investerings	-€ 6,2	-€ 5,8	-€ 14,9	-€ 14,0	-€ 8,2
<i>Waarvan regulier B&O</i>	-€ 6,2	-€ 5,8	-€ 6,2	-€ 5,8	€ 0,0
Verplaatsing BP			-€ 0,6	-€ 0,6	-€ 0,6
B&O kwaliteitsverbetering			-€ 0,1	-€ 1,3	-€ 1,3
BIRK-subsidie			€ 3,8	€ 3,0	€ 3,0
Totaal kosten		-€ 5,8		-€ 12,8	-€ 7,0
Mobiliteitseffecten Fietsen/Lopen			<i>(jaarlijks)</i>		
Gezondheidseffecten			€ 0,19	€ 3,7	€ 3,7
Congestie (auto)			€ 0,08	€ 1,6	€ 1,6
Luchtkwaliteit			€ 0,01	€ 0,2	€ 0,2
Klimaat			€ 0,01	€ 0,3	€ 0,3
Geluid			€ 0,02	€ 0,3	€ 0,3
Totaal Mobiliteitseffecten	-	-		€ 6,1	€ 6,1
Verkeersveiligheid	-	-	<i>(jaarlijks)</i>		
			€ 0,14	€ 2,7	€ 2,7
Leefbaarheid	-	-	<i>(eenmalig)</i>		
			€ 4,46	€ 2,8	€ 2,8
Economische effecten extra ontwikkelruimte			<i>(jaarlijks)</i>		
Werkgelegenheidseffecten			€ 0,02	€ 0,5	€ 0,5
Winsten ondernemers			€ 0,04	€ 1,0	€ 1,0
Optiewaarde nieuwe horeca			€ 0,12	€ 2,3	€ 2,3
Agglomeratie-effect			€ 0,04	€ 0,7	€ 0,7
Totaal economische effecten	-	-		€ 4,4	€ 4,4
Totaal Maatschappelijke baten	-	-		€ 16,0	€ 16,0
Totaal saldo businesscase					€ 9,0
Baten/kosten verhouding					2,3

Hieronder worden de verschillende effecten uit de impactanalyse verder uitgewerkt.

Effecten

1- Financiële effecten: Investerings en beheer en onderhoud (B&O)

- De projectkosten van de Dordtse Mijl zijn op basis van de DO-raming geraamd op 14,9 miljoen euro. Dit bedrag is exclusief aankoop en verplaatsing van het BP-station. De grond onder het tankstation is in het verleden reeds verworven en het tankstation is inmiddels verplaatst. Het grondexploitatiesaldo van deze ontwikkeling is ongeveer 0,6 miljoen euro negatief (de kosten zijn hoger dan de directe opbrengsten). Daarmee komen de totale kosten voor het project uit op 15,5 miljoen euro.
- Onderdeel van de kosten van het project is een post voor regulier onderhoud. Ook als het project Dordtse Mijl niet wordt gerealiseerd in de nulsituatie, dan zal dit reguliere onderhoud, ongeveer 6,2 miljoen euro, sowieso moeten worden uitgevoerd. In onze analyse voeren we de reguliere onderhoudskosten, die sowieso zouden plaatsvinden, op als kosten die ook in de nulsituatie zullen plaatsvinden. Het onderhoud is reeds op korte termijn aan de orde, we gaan er vanuit dat deze kosten vanaf 2021 zouden gaan lopen.
- Andere financieel component voor de ontwikkeling van de Dordtse Mijl is de BIRK subsidie. Voor de ontwikkeling van Dordtse Mijl wordt gebruik gemaakt van een BIRK-subsidie van in totaal 3,8 miljoen euro. Een deel van dit bedrag (ongeveer 2,3 miljoen euro) is inmiddels besteed aan de aankoop en verplaatsing van het tankstation. Subsidie heeft directe relatie met de kwaliteitsverbetering van het gebied. Op het moment dat dit bedrag niet (volledig) wordt gebruikt zal de gemeente Dordrecht de subsidie terug moeten betalen. Het bedrag van 3,8 miljoen euro nemen we in onze analyse mee als kosten in de nulsituatie, waarin de Dordtse Mijl niet zal worden gerealiseerd.
- De areaaluitbreiding van het groen brengt additionele jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten met zich mee voor de gemeente. Deze schatten we in op 1 procent van de eenmalige investeringen: 67.000 euro per jaar.

2- Mobiliteitseffecten langzaam verkeer

Verbetering van de oversteekbaarheid én veiligheid voor langzaam verkeer maakt fietsen en lopen aantrekkelijker. In het uitvoeringsprogramma 'Dordt fietst verder' 2020-2022 is de Dordtse Mijl, als onderdeel van tien maatregelen, opgenomen om een stijging van het aandeel fiets in de modal split te bewerkstelligen binnen Dordrecht. Hierdoor ontstaan mobiliteitseffecten binnen de gemeente Dordrecht. Deze zijn uiteraard niet volledig toe te rekenen aan uitvoering van het project Dordtse Mijl. In onze analyse gaan we uit van een toerekening van 10 procent van deze effecten aan de Dordtse Mijl, als zijnde één van de tien maatregelen. De volgende effecten brengen we in beeld:

- De toename van het fietsgebruik van Dordrechtenaren heeft positieve gezondheidseffecten tot gevolg. Dit verhoogt de arbeidsproductiviteit en verlaagt de ziektekosten voor de maatschappij. Individueel verlaagt het de ziektebelasting en verhoogt het

de levensverwachting voor de nieuwe fietsers¹. Jaarlijks leveren de gezondheidseffecten voor fietser toegerekend aan de Dordtse Mijl maatschappelijke baten op van ongeveer 200 duizend euro.

- Daarnaast zal het autogebruik van relatief kortere ritten binnen Dordrecht (licht) afnemen omdat meer mensen vaker de fiets in plaats van de auto gebruiken. Hierdoor worden er minder autokilometers binnen de gemeentegrenzen afgelegd. Dit zorgt voor een afname van congestie en uitstoot van emissies en vermindert de geluidsoverlast binnen de bebouwde kom. Deze positieve effecten op de leefomgeving zijn jaarlijks goed voor ruim 120 duizend euro aan baten.

3- Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid neemt in de Dordtse Mijl concreet toe door het plaatsen van verkeersregelininstallaties (VRI's) op het kruispunt Dokweg – Weeskinderendijk Parkeerterrein. Daarnaast vervalt de uitrit bij de BP. In deze analyse gaan we uit van een reductie van het aantal ongevallen van 50 procent op basis van ongevallen gegevens van 2014 tot en met nu op het kruispunt. Dit leidt tot jaarlijkse baten van ongeveer 140 duizend euro.

4- Verbetering kwaliteit leefomgeving

De Dordtse Mijl is gelegen in wat nu een industrie-/bedrijventerrein is. De komende jaren gaat het gebied transformeren naar een gemengd woon-werkgebied. Dat gebeurt in de ontwikkeling van het 'Maasterras' dat een onderdeel is van de gebiedsontwikkeling Spoorzone. Dit project draagt in grote mate bij aan de woningbouwopgave van stad en regio. De Dordtse Mijl is van belang voor de nieuwe bewoners van het Maasterras, zij zullen profiteren van een hogere kwaliteit van de leefomgeving (betere / mooiere toegang tot het water, betere overstekbaarheid van weg en verbeterde toegang met de fiets). Dat uit zich in de waarde van woningen in het Maasterras. Verschillende studies tonen het verband van een groene en blauwe (water) leefomgeving en de waarde van woningen, wij leiden daar een woningwaardestijging van 5 procent² uit af. Deze passen we toe op de minimaal 1.800 woningen waarin het Maasterras in de toekomst kan voorzien. De opbrengsten van deze woningen zijn in grondexploitaties van de gemeente berekend. Een plus van 5 procent daarop levert een eenmalig maatschappelijk effect van 4,4 miljoen euro op³. Ook voor de bestaande woonwijken in de omgeving van de Dordtse Mijl (en het Maasterras) heeft de ontwikkeling een waarschijnlijk zelfde positieve uitstraling. Deze woningen liggen wat verder af van de Dordtse Mijl, deze effecten zijn daarom niet gekwantificeerd.

5- Economische effecten als gevolg van extra ontwikkelruimte

¹ Voor een gedetailleerde beschrijving en berekeningswijze van de gezondheidseffecten zie: MKBA Fiets waarderingskengetallen *state-of-the-art*, Decisio 2018.

² Onder andere op basis van: J.J. Luttik et al. (1997) 'Woongenot heeft een prijs; Het waardeverhogend effect van een groene en waterrijke omgeving op huizenprijzen.'

³ Noot: deze extra waarde van woningen kan al verdisconteerd zijn in de totale grondopbrengsten in de GREX van het Maasterras. In dat geval is het zo dat als Dordtse Mijl niet wordt gerealiseerd, de opbrengsten mogelijk lager zullen zijn dan in de GREX.

De directe ruimte die ontstaat door de verplaatsing van het tankstation kan worden ingevuld door horeca. Daarnaast vervalt de milieuhindercirkel van het tankstation, waardoor ontwikkelruimte ontstaat in een straal van 1,6 hectare, het gaat naar schatting om circa 40 woningen. Deze nieuwe woningen en hun bewoners zijn een toevoeging op de stad Dordrecht wat niet mogelijk was geweest zonder de uitplaatsing van het tankstation. De nieuwe bewoners zorgen voor bestedingen in de omgeving en zorgen daarmee voor een breder maatschappelijk effect (niet alleen voor Dordrecht, ook voor de regio). We hebben twee soorten economische effecten uitgewerkt:

1. Ontwikkeling van een horecaprogramma. Op de plek van het tankstation is een ontwerpvoorstel opgesteld door Stichting Spoorzone en enkele horeca ondernemers voor de ontwikkeling van een horeca concept. Dat kenmerkt zich als een permanent festival om met name jongeren aan zich te binden. Op basis van dit voorstel hebben wij in deze analyse een voorzichtige schatting van de economische effecten van een dergelijke ontwikkeling van deze horeca activiteiten uitgewerkt:
 - a. Het gaat om additionele werkgelegenheid en winsten voor ondernemers als gevolg van bestedingen door bezoekers. Het is een lokaal effect voor de gemeente dat er niet zou zijn geweest als de gemeente de ontwikkeling niet had gefaciliteerd.
 - b. Een dergelijk concept voegt iets toe aan het huidige horeca-aanbod. Dit vergroot de opties voor de inwoners van Dordrecht om op verschillende manieren te recreëren binnen de gemeente. Om deze reden kennen we in de analyse een optiewaarde toe door de ontwikkeling van nieuwe Horeca op het voormalig BP-terrein.
2. Een zogeheten agglomeratie-effect als gevolg van de toename van het aantal inwoners in Dordrecht (ongeveer 80, uitgaande van een gemiddelde huishoudgrootte van 2). Deze effecten ontstaan als gevolg van een hogere 'effectieve dichtheid' in Dordrecht. Een grotere concentratie van bedrijven en werknemers leidt er bijvoorbeeld toe dat de zoekkosten op de arbeidsmarkt lager zijn, er betere 'matches' zijn te realiseren op de stedelijke arbeidsmarkt en dat werknemers elkaar gemakkelijker kunnen ontmoeten kennis kunnen uitwisselen. Bedrijven en werknemers zijn hierdoor in steden over het algemeen productiever en innovatiever dan in minder dichtbevolkte gebieden. De effecten uiten zich in een sterker innovatievermogen, hogere lonen, hogere productiviteit en hogere efficiëntie en economische inzet.

De totale economische effecten bedragen ongeveer 200.000 euro per jaar. In contante waarde is het effect gewaardeerd op 4,4 miljoen euro.