

2018-15020

Spoorzone Masterplan aanvraag voorbereidingsbudget

21 juni 2018

Aan de leden van de raad,

Het college van burgemeester en wethouders stelt u voor op grond van artikel 147, lid 2 te besluiten tot het beschikbaar stellen van 1) €325.000 voor de uitwerking van het Masterplan Spoorzone inclusief de benodigde onderzoeken en de stedenbouwkundige uitwerking van het gebied Spoorzone Zwijndrecht, 2) de lasten te dekken door een onttrekking aan de Algemene Reserve, 3) de begroting 2018 dienovereenkomstig te wijzigen.

De a.i. secretaris,

De burgemeester,

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van

De griffier,

De voorzitter,

portefeuillehouder: Huizinga, J.
informatie: Miriam Bode
telefoon: 078 770 35 82
e-mail: mbode@zwijndrecht.nl
bijlagen: vertrouwelijke tussenrapportage
ter inzage:

Toelichting

Inleiding

Evenwicht

In diverse onderzoeken wordt duidelijk dat Zwijndrecht een zwakke sociaaleconomische status heeft en een woningaanbod dat geen kansen biedt om deze problematiek het hoofd te bieden. Zwijndrecht kent een groot bestand aan, met name ook kleine, sociale huurwoningen en daarnaast ook een redelijk grote particuliere woningvoorraad in het gemiddelde tot lage segment. Mede hierdoor ontstaat een scheve verhouding tussen draagkrachtige en minder draagkrachtige bewoners. Dit scheve evenwicht leidt tot druk op de financiële middelen en uiteindelijk ook op onze voorzieningen.

Raadsprogramma

Met uw raadsprogramma gaat u inzetten op de kwaliteitsslag in Zwijndrecht. Wonen en de verbetering van de wooncarrière neemt hierbij een belangrijke plek in. Met de Spoorzone-ontwikkeling kan op dit terrein veel worden gewonnen. Zwijndrecht gaat voor verdichting in het binnenstedelijk gebied, waarbij een kwaliteitsslag wordt gemaakt op de gebieden leefomgeving, bereikbaarheid en de energiestrategie.

Door integrale gebiedsontwikkeling dragen wij hierbij niet alleen bij aan uw ambities uit onze woonvisie om een evenwichtige bevolkingsopbouw te realiseren (sloop van deel sociale huur en toevoeging duurdere sector), maar ook aan de energiestrategie op de vlakken mobiliteit (inzet op fietsers en openbaar vervoer/lightrail), verduurzaming van woningen (los van aardgas, goede isolatiewaarde, compactere bouw, GPR) en klimaatbestendigheid.

Kwaliteit

Kwalitatieve verbetering van de verblijfsruimte en vermindering van de verkeersruimte bevordert de leefbaarheid van het gebied en verbindt beide kanten van Zwijndrecht weer beter aan elkaar. Een goede functiemix in het gebied draagt bij aan korte wegen en de aantrekkelijkheid voor bewoners om in eigen buurt te vertoeven.

De gepresenteerde ontwikkellijn voor de Spoorzone is tot stand gekomen door een vertaling van de vier kwadranten in uw toekomstvisietraject, en opent de mogelijkheid om diverse, tijdens de bijeenkomsten genoemde, aspecten te implementeren.

Momentum

De Spoorzone biedt de mogelijkheid uw, in tijden van de crisis vastgestelde, beleid alsnog uit te voeren.

Dit is een moment waar snelheid geboden is. De woningmarkt trekt aan en provincie en rijk jagen de woningbouwversnelling aan. De Rotterdamse huizenmarkt wordt duurder waardoor voor Zwijndrecht op dit moment de kans ontstaat om mensen aan te trekken die een groene rustige woonomgeving ambiëren, zoals bijvoorbeeld jonge gezinnen. Door vermindering van het aantal sociale huurwoningen, in combinatie met aanvullende afspraken met de corporaties, willen wij voorkomen dat mensen uit herstructureringsgebieden in andere gemeenten Zwijndrecht juist opzoeken. Ook zijn er in het gebied van de Spoorzone diverse eigenaren die graag willen mee investeren in de transformatie.

Nu verder

Op 24 april 2018 is aan ons college een presentatie gegeven over het gebied Spoorzone in Zwijndrecht.

In opvolging van deze presentatie, en de hierin opgenomen voor- en nadelen van de ontwikkelingsrichtingen, heeft ons college de voorkeur uitgesproken voor het de "Noord-Variant", dat op 12 juni jl. aan u is gepresenteerd.

Wij willen aan uw raad vragen om de benodigde middelen beschikbaar te stellen om te komen tot een verdere uitwerking hiervan.

De uitwerking zal twee sporen bevatten:

- Een uitwerking van een (bovenlokaal) Masterplan Spoorzone, samen met Dordrecht, dat de hele Spoorzone-ontwikkeling omvat. Dit betekent dat behalve Spoorzone in Zwijndrecht ook de gebieden Dordtse Mijl (Maasterras Dordrecht/Spuiboulevard), Gezondheidspark, Leerpark en Amstelvijk hierin worden opgenomen. Deze uitwerking is nodig om, conform uw raadsprogramma, de lobby naar o.a. bovenregionale partners goed vorm te kunnen geven en programmatische uitgangspunten te kunnen afstemmen.
- Een stedenbouwkundige uitwerking van het gebied Spoorzone in Zwijndrecht op basis van een plan van aanpak.

Eerder genomen besluiten (met datum en nummer)

SV Maasterras, Structuurvisie Maasterras (2011-9588), 15 maart 2011

SV Koninginneweg, Masterplan Koninginneweg (2010-9275), 23 november 2010

SV Zwijndrecht, SV definitief 2018-15020, 14 december 2009

Beoogd resultaat

Opstellen van een Masterplan, de stedenbouwkundige uitwerking en het inrichten van een uitvoeringsorganisatie om de diverse deelgebieden te kunnen realiseren.

Argumenten (30 secondenregel)

Voor het beschikbaar stellen van €325.000 voor de uitwerking van het Masterplan Spoorzone, inclusief de benodigde onderzoeken en de stedenbouwkundige uitwerking van het gebied Spoorzone Zwijndrecht.

1. De ontwikkeling van de Spoorzone biedt de kans om een integrale kwaliteitsslag te maken in Zwijndrecht;
2. Verbinding van beide kanten van Zwijndrecht langs de infrastructuur;

3. Verbetering van de sociaaleconomische structuur van Zwijndrecht;
4. Bijdrage aan een evenwichtige bevolkingssamenstelling;
5. Vermindering van automobilititeit en verbetering van de aantrekkelijkheid voor langzaam verkeer;
6. Toevoegen van een levendig stadsdeel dat er nu nog niet is in Zwijndrecht;
7. Bijdrage aan de verduurzaming van Zwijndrecht door compacte woningbouw ;
8. Voor de uitvoering van onderzoeken, participatie en de organisatie zijn middelen nodig die niet gepland waren.

Kantttekeningen/risico's

De ontwikkeling van de Spoorzone in Zwijndrecht is ambitieus. De samenwerking met Dordrecht helpt in deze ontwikkeling, maar kan ook vertraging bewerkstelligen. Hier moet een goed evenwicht worden gevonden in aspecten die samen worden gedaan en zaken die apart worden opgepakt.

Het plan bevat grote ingrepen in de verkeersinfrastructuur. Het is nodig om zo snel mogelijk onderzoek te doen naar de mogelijkheden en onmogelijkheden van deze ingrepen.

De uitvoering van de Spoorzone in Zwijndrecht is voor een groot deel ook afhankelijk van partijen die vastgoed en grondeigendom hebben in de diverse plangebieden. Voor een groot deel zijn dit de corporaties, verder enkele grotere partijen. Partijen zijn bezig met eigen planontwikkeling, maar ook enthousiast over een integrale gebiedsontwikkeling die meer waarde toevoegt in het gebied.

De stedenbouwkundige uitwerking van de Spoorzone biedt een goede basis en voorwaarde om met partijen te komen tot samenwerking en voorkomt het risico dat bepaalde ingrepen straks niet meer mogelijk zijn.

Een positief risico is dat de plannen kunnen worden uitgevoerd onder staand ruimtelijk beleid, hier zijn de structuurvisies Maasterras (2011) en de Structuurvisie 2020 van toepassing, die door deze ontwikkeling tot uitvoering kunnen worden gebracht.

(Extern) draagvlak

De plannen voor de spoorzone in Zwijndrecht passen binnen de Structuurvisies die zijn vastgesteld in 2010 en 2011. Deze visies zijn toentertijd tot stand gekomen in breed maatschappelijk debat. Door de economische crisis zijn deze nog niet tot uitvoering gebracht. Aangezien het gaat om een groot uitvoeringsplan is het belangrijk om participatie te doorlopen en we stellen voor dit in het kader van de toekomstvisie te organiseren. De gemeenteraad is geïnformeerd in een vertrouwelijke bijeenkomst op 12 juni 2018. Woonkracht10 is bezig met gebiedsvisies voor hun eigen eigendom binnen het gebied van de spoorzone en staat positief tegenover een integrale kwaliteitsverbetering/ gebiedsontwikkeling voor de Spoorzone.

ABB, een andere grondeigenaar in het gebied heeft Gemeente Zwijndrecht benaderd over de ontwikkeling van haar locatie aan de Koninginneweg en het Twisterpand. Ook zij staan positief tegenover een integrale gebiedsontwikkeling.

Duurzaamheid

Verstedelijking brengt verdichting met zich mee. Dit betekent ook dat ruimte die nu niet is bebouwd wel bebouwd gaat worden. Echter, verstedelijking betekent niet a priori dat hiermee kwaliteit verloren gaat en de kans om een prettig leefklimaat te creëren hiermee verdwijnt. Gebieden met een hogere dichtheid hebben, door onder andere een kleiner oppervlak van buitengevels aan woningen en minder wegdek per inwoner, een lager energieverbruik.

De integrale gebiedsontwikkeling en verdichting in de Spoorzone biedt de kans om een duurzaam gebied te ontwikkelen voor wat betreft het energiegebruik door huishoudens, aardgaslos wonen, alternatieve mobiliteit (langzaam verkeer en OV) en klimaatbestendigheid. De structuurvisie Maasterras heeft een eigen uitwerkingsparagraaf duurzaamheid, die, aangevuld met speerpunten vanuit het recent vastgestelde Energiebeleid, als uitgangspunt kan dienen. Groen in de leefomgeving, water en hitte zijn aandachtspunten die in de gebiedsontwikkeling een grote rol spelen. Hierbij denken wij aan nieuwbouw met een groene energielabel, liefst energieneutraal, niet aangesloten op aardgas en de toepassing van GPR.

Aanpak/uitvoering/evaluatie

In verband met de provinciale verkiezingen en hieraan voorafgaande investeringsbeslissingen dringt de provincie erop aan het Masterplan einde van het jaar gereed te hebben.

bovenlokaal

- Juli 2018 – november 2018
 - Masterplan Spoorzone als basis voor Lobby

lokaal

- Juli 2018 – september 2018
 - Plan van aanpak en globale stedenbouwkundige uitwerking, uitwerking van projectgebieden in projectgroep verband, incl. doorrekening infrastructuur
- Oktober 2018
 - Inbreng MIRT en investeringsvoorstellen huidig college provincie via bovenlokaal traject
- Oktober 2018 – december 2018
 - Verdere stedenbouwkundige uitwerking deelgebieden

Communicatie/publicatie

De Spoorzone betreft gebieden waar nu gewerkt en gewoond wordt. Het is een groot gebied, waarbij ook niet op alle plekken actief verandering is beoogd.

Dat betekent ook dat wij communicatie en participatie secuur vorm willen geven. De manier van communicatie wordt verder uitgewerkt in een communicatie- en participatieplan conform de onderstaande uitgangspunten:

De ontwikkeling van de "Noord-Variant" is mogelijk binnen het vigerend beleid van de Structuurvisie 2020 en de structuurvisie Maasterras (2011). Aangezien deze plannen grootschalig verdere worden uitgewerkt is het goed om voor het de Spoorzone als geheel inspraak te organiseren.

Individuele inwoners en bedrijven zijn vaak het meest betrokken bij hun directe leef- en werkomgeving. Wij stellen dan ook voor om participatie- en communicatietrajecten voor deelgebieden, waarin wij actieve ontwikkeling voorzien, samen met de overige stakeholders in deze gebieden op te pakken, zodra duidelijk wordt dat deelgebieden daadwerkelijk in ontwikkeling worden genomen.

Personeel/organisatie/SCD

De ontwikkeling van het plan vergt veel inzet van capaciteit. Het kan niet binnen de huidige formatie en jaarplanning worden. Voorgesteld wordt om diverse functies extern te laten vervullen. In de volgende paragraaf wordt de inzet vertaald in een financiële vraag.

Financiën

Een ontwikkeling zoals de Spoorzone brengt financiële risico's met zich mee. De verdere stedenbouwkundige uitwerking biedt een kader voor een uitvoerings- en beheerorganisatie waarmee het beheersen van de risico's kunnen worden geborgd.

U wordt voorgesteld om dit jaar nog een bedrag te ter beschikking te stellen van €325.000 voor de uitvoering van het Masterplan en de lokale uitwerking.

In de begroting is geen rekening gehouden met deze kosten. De lasten kunnen gedekt worden uit de Algemene Reserve. De begroting moet dan dienovereenkomstig worden gewijzigd.

Het bedrag is als volgt opgebouwd:

gebiedsontwikkelaar	75000
projectleiding	30000
stedenbouwkundige	30000
planeconomie	30000
SCD/IBD	20000
onderzoek en advies verkeer en milieu (fijnstof, externe veiligheid/geluid)	60000
personele inzet	80000
	325000

We stellen voor om de kosten voor de civieltechnische voorbereiding en uitvoering per project op een later tijdstip te ramen, maar gaan ervan uit dat er per deelgebied ook van de gemeente een groter investeringsbedrag gevraagd wordt. Voor de komende jaren is staat een deel van de plangebieden voor onderhoud geprogrammeerd in het huidige meerjareninvesteringsprogramma.