

Locatie – Locatie – Locatie

Essay Dordtologie - Paul Bezemer – April 2012

Inleiding

Locatie, locatie en locatie zijn de drie belangrijkste eigenschappen voor ondernemers om zich ergens te vestigen en voor de bepaling van de waarde van een woning. Dit is altijd zo geweest en is in de ontwikkeling van Dordrecht zeer belangrijk geweest. De ligging aan de grote rivieren en een directe verbinding met open zee was eeuwenlang een ideale vestigingslocatie. Tenminste, zolang het vervoer over water dominant was.....

Als beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening is het mijn rol om na te denken over de strategische lange termijn ontwikkeling van de stad. In dit essay probeer ik, analyserend vanuit het verleden, aan te geven wat belangrijke richtingen zijn waar we ons op de lange termijn op moeten richten.

Historische ontwikkeling

De oudste steden in Nederland zijn Romeinse steden. Waarschijnlijk vonden de Romeinen destijds de locatie van Dordrecht niet goed genoeg om een nederzetting of fort te beginnen. De Rijn was de grens van het rijk en dit gebied was te moerassig en te nat. Ongeveer 1000 jaar later ontstaat wel een nederzetting langs het riviertje de Thure, een prima locatie omdat dit riviertje als een natuurlijke haven fungeerde en beschutting bood tegen de gevaren van de grotere rivieren.

Vervolgens spelen politieke besluiten een belangrijke rol om de kwaliteiten van de locatie maximaal te benutten. De stadsrechten (1220) en vooral het stapelrecht (1299) zorgen ervoor dat de gunstige locatie maximaal uitgebuit kan worden. Alle goederen worden in deze stad verhandeld waardoor geld wordt verdiend door onder andere de tolbetalingen. Dit geld wordt weer geïnvesteerd in voorzieningen voor de handel, waardoor de stad ook aantrekkelijk was om in te handelen. Een middeleeuwse stad was volledig zelfvoorzienend en met de agrariërs in de Grote Waard en de visserij was ook de voedselstroom gegarandeerd. De belangrijkheid van de stad destijds weerspiegelt zich onder andere in de vestiging van de Munt (1376), de bouw van de lakenhal (1383) en de aanleg van de Nieuwe Haven (1410).

In veel literatuur wordt de St. Elizabethsvloed genoemd als het begin van een periode van relatieve stilstand. De locatie van Dordrecht was inderdaad iets verslechterd omdat het agrarische achterland was verdwenen en het stapelrecht lastiger te handhaven was. Desondanks was de locatie van de stad nog goed genoeg om in ieder geval niet voorbijgestreefd te worden door andere steden.

Zestiende en Zeventiende eeuw

Eind 16^e en begin 17^e eeuw verandert er veel, in relatief korte tijd. In de cursus is veel aandacht geweest voor de zaken waarbij Dordrecht betrokken was, zoals een nieuw Muntgebouw in 1555, de Eerste Vrije Statenvergadering in 1572, de aanleg van de Wolwevershaven in 1609 en de Dordtse Synode van 1618. Allemaal zaken die de locatie van Dordrecht lijken te versterken.

In deze periode zijn echter ook grote kansen gemist. In 1575 richt Willem van Oranje in Leiden een universiteit op, algemeen aangenomen vanwege het doorstaan van het Leids ontzet. In 1588 wordt besloten de vergaderingen van de Staten Generaal voortaan altijd in Den Haag te houden. In 1602 vindt de oprichting van de VOC in Middelburg plaats, met veel invloed van Amsterdamse kooplieden en in 1612 begint de aanleg van de Amsterdamse grachten.

Stel toch eens voor hoe Dordrecht eruit had gezien met één of al deze elementen. Een stad met een universiteit, het regeringscentrum, de belangrijkste VOC stad met een eigen grachtengordel!

De grote vraag is, waarom is Dordrecht al deze zaken misgelopen? Heeft het ermee te maken dat de stad nog lange tijd Spaansgezind was? Waren de Dordtse kooplieden niet rijk genoeg? Heeft het stadsbestuur destijds verkeerde keuzes gemaakt?

Ik denk dat het – wederom – met de locatie te maken had. Dordrecht lag aan de grens van het gebied wat in opstand kwam tegen Spanje. Daarmee ben je kwetsbaar. De vijand kan immers ongehinderd op volle kracht tot aan de stadspoorten komen. Dordrecht zou relatief makkelijk ingenomen kunnen worden door de Spanjaarden, want we hebben nooit grote vestingwerken gekend, alleen een stadsmuur. Den Haag, Rotterdam en Amsterdam lagen wat dat betreft strategischer om grote investeringen in te doen of belangrijke functies aan toe te kennen

Na de tachtigjarige oorlog gaan ontwikkelingen in de republiek en de stad rustiger. Het achterland van Dordrecht wordt ingepolderd. De stad ligt nog steeds relatief gunstig, maar de wereldhandel heeft zich verplaatst naar Amsterdam, het nationaal politieke centrum ligt in Den Haag en andere steden ontwikkelen zich ook snel.

Eind achttiende en negentiende eeuw

Vanaf de Franse tijd verdwijnen met de afschaffing van het stapelrecht en de systematiek van stemmende steden in de Statenvergadering de politieke voordelen die Dordrecht daarvoor had.

Ook de locatie eigenschappen van de stad veranderen snel. Dordrecht was laat aangesloten op het netwerk van Rijksstraatwegen en het station opende in 1872. Deze spoorverbinding is er eigenlijk alleen gekomen omdat men Rotterdam met Antwerpen wilde verbinden en Dordrecht mooi op die route lag. Vervoer over water wordt steeds minder dominant door de spoor- en wegverbindingen. Met de aanleg van de Nieuwe Waterweg in 1872 en het Noordzeekanaal in Amsterdam in 1876, is ook daar de slag ook verloren, omdat er geen directe verbinding met de Noordzee was.

De locatie van Dordrecht is door alle infrastructurele ingrepen in de 19^e eeuw verslechterd. De komst van het station veranderde ook de locaties binnen de stad. De achterkant werd de voorkant. Het centrum is steeds meer georiënteerd geraakt op het station in plaats van op de havens en de oevers. Binnen de stad zelf werden andere locaties interessant voor ontwikkeling, waaronder de 19^e Eeuwse Schil.

Twintigste eeuw

In de twintigste eeuw verandert de gehele wereld. Ontwikkelingen gaan razendsnel, twee wereldoorlogen worden gevolgd door gigantische bevolkingsgroei en technologisch worden gigantische sprongen gemaakt.

Wat betreft de locatie verliest Dordrecht nog meer positie. In het algemeen plan van uitbreiding der gemeente Dordrecht (1932) wordt gesproken over *"de positie ten opzichte van het groote verkeer: lucht-, spoor-, land- en waterwegen. Het bezit van waterwegen alleen is dus onvoldoende. Eerste eisch is, dat de koopman zich snel moet kunnen verplaatsen: zijn voet moet gevleugeld zijn."*

In de beschrijving van het plan is, naast bruggen richting Papendrecht, Sliedrecht en 's Gravendeel, ook een *"landingsterrein voor vliegtuigen tusschen die beide gordelwegen geprojecteerd, voorlopig als 'park' aangeduid"* op de plek van het huidige Wantijpark. Met de kennis van nu zou een vliegveld aldaar verre van ideaal zijn, maar een vliegveld op het eiland van Dordrecht zou de locatie eigenschappen van de stad absoluut positief hebben beïnvloed. Op dit netwerk is Dordrecht nooit aangehaakt.

De tweede wereldoorlog heeft ervoor gezorgd dat het algemeen plan der uitbreiding nooit is uitgevoerd. De stad is daarna snel gegroeid, de maatschappij is veranderd. Een deel

van de binnenstad is gesaneerd, nieuwe uitbreidingswijken zijn gebouwd en sommigen inmiddels alweer gesloopt en vervangen. Bedrijvigheid verplaatst zich steeds verder naar locaties buiten het stadscentrum. De functie van de stad Dordrecht staat steeds verder onder druk. Er is steeds minder behoefte aan producerende industrie, welke als gevolg van globalisering naar andere delen van de wereld verplaatst.

Eenentwintigste Eeuw

Dordrecht ligt in West-Europa wel in een stedelijke regio, de Randstad, maar is niet meer de plek waar alles gebeurt. Vervoer over water, spoor en de weg raast hier wel langs, maar vind steeds minder zijn bestemming hier.

Personenvervoer over spoor gaat in de toekomst meer over de Hogesnelheidslijn. Dit spoor slaat Dordrecht letterlijk over en er wordt al gesproken over het verdwijnen van de intercity naar Breda en Eindhoven. Ook op het gebied van de scholing (geen technische opleidingen, geen volwaardig HBO, geen universiteit), voorzieningen (geen bioscoop, geen discotheek), werkgelegenheid (sluiten productiebedrijven), overheidsinstellingen (vertrek belastingdienst, mogelijk vertrek van de rechtbank) en een mogelijk faillissement van de betaald voetbalclub zijn allemaal tekenen van het feit dat Dordrecht, in de huidige wereld, niet meer "the place to be" is.

De locatie is in de moderne wereld niet goed genoeg om een grote speler te zijn op het nationale, laat staan mondiale, niveau. De toekomst ziet er niet rooskleurig uit in de snelle, globaliserende samenleving. Ieder tijdsgewricht kent winnaars en verliezers. Op dit moment lijkt Dordrecht, terugkijkend op het glorieuze verleden, één van de verliezers te worden.

Dus wat gaan we daaraan doen?

De positie van Dordrecht in de netwerken verbeteren is lastig. Er is geen geld om een vliegveld aan te leggen, de HSL hier te laten stoppen of een zeeverbinding met de Noordzee te maken. Bovendien gaan we daar als stad niet over. Het Rijk beslist waar investeringen in grootschalige infrastructuur plaatsvinden. Daar hoeven we ons niet op te richten. We zijn blijvend voorbijgestreefd door andere steden.

Daarom moeten we hopen dat met de komst van moderne communicatiemiddelen, de locatie onbelangrijker gaat worden. Veel werk kan op alle plekken gedaan worden. Het gaat dan om de kwaliteit van de locatie. Waar we ons op kunnen richten is complementair zijn aan Rotterdam en Den Haag door iets te bieden wat deze steden niet kunnen bieden. Als Dordrecht moet je er dan voor zorgen dat je zo kwalitatief zo onderscheiden bent ten opzichte van de huidige grote steden, dat je daardoor aantrekkelijk blijft. Waarop kunnen we ons onderscheiden?

Fysiek: De kernkwaliteiten benutten.

Dordrecht heeft een aantal kernkwaliteiten, zoals de ligging aan de rivieren. De belangrijkste is in mijn optiek de binnenstad vol monumenten en historie. Deze kwaliteiten moeten beter benut worden. Het is een zeer aantrekkelijk gebied wat we nog aantrekkelijker moeten maken.

Met projecten als Stadswerven, het Energiehuis en het Hofkwartier wordt daar al deels op ingezet. Maar we moeten veel hoger durven inzetten om echt onderscheidend te zijn. Het is daarbij nauwelijks van belang of de Kloostertuin wel of niet historisch correct is ingericht. Ook een andere bestrating van het Hof is een klein detail wat veel betekent voor een enkele bewoner van de stad, maar onbeduidend zijn in de grotere wedloop tussen de steden waarin we beland zijn.

Door historiserend nieuwbouw te plegen en de binnenstad stap voor stap in een historisch ogende staat terug te brengen, creëren we iets unieks. Misschien moeten we op de lange termijn er wel over nadenken de binnenstad compleet autoluw te maken!

Daarmee realiseren we een unieke kwaliteit die nergens anders in de Randstad te vinden zijn. Dat trekt mensen aan. Dat trekt investeringen aan.

Fysiek: Toeristisch doorontwikkelen

Het verhaal van de stad moet ook beter verteld worden aan een breed publiek. Met de verbouwing van het Hof en het erfgoedcentrum Diep krijgt dit een goede eerste impuls. Maar de stad is absoluut niet ingesteld op toeristen. Het gaat niet alleen om de gebouwen prachtig te restaureren (Grote Kerk, Stadhuis, Groothoofdspoort), maar ook om ze toegankelijk te maken en ervoor te zorgen dat er iets te beleven valt. Tijdens de cursus zijn we in diverse gebouwen geweest, die nu nauwelijks toegankelijk zijn voor het grote publiek, zoals de Munt of de Augustijnenkerk.

Grijp hier kansen die de komende jaren langskomen. In 2018 is het 400 jaar na de synode en de Munt ligt daar vlakbij. Dit gebouw komt binnenkort leeg na het vertrek van ToBe naar het Energiehuis. Minstens een tijdelijke expositie over de synode kan het gebouw toeristisch op de kaart zetten. Durf daarna te praten met het geldmuseum wat nu in Utrecht zit, of Dordrecht niet een betere vestingplaats is.

In 2020 heeft Dordrecht 800 jaar stadsrechten. Mocht het rijk nog een plaats zoeken voor het nationaal historisch museum, dan zou de opening daarvan over 800 jaar op een plek met uitzicht over de historische binnenstad geweldig zijn, bijvoorbeeld op de hoek van de Spuiboulevard met de Johan de Wittstraat. Misschien lijkt het nog onrealistisch, maar zonder hoge ambitie worden we ook geen grote toeristische trekpleister.

Daarmee is draagvlak ontwikkeld voor ondernemers om de recreatieve infrastructuur verder te ontwikkelen, zoals hotels en rondvaartboten.

Sociaal: Investeren in de (opleidingen van) de mensen

Uiteindelijk zijn het de inwoners van de stad die het moeten doen. Particuliere investeringen zijn altijd belangrijk geweest, dus we moeten ervoor zorgen dat we draagkrachtige mensen behouden en aantrekken.

Op dit moment vertrekken jongeren uit de stad en de regio om elders opleidingen te volgen. Daarna vinden ze ook elders een baan en wordt niet nagedacht over een terugkeer naar Dordrecht. Om dat te voorkomen moet het hoger beroepsonderwijs als eerste terugkeren in deze stad. In het verleden is het ook opgezet vanuit particulier initiatief. Als dat er weer is, moet je dat als overheid ondersteunen en faciliteren en ook durven investeren.

Het opzetten van een University College, waarover nu gesproken wordt, is daar de eerste stap toe. Daarmee worden mensen langer aan de stad gebonden, worden meer ontwikkelingskansen geboden en is er meer kans dat zij later persoonlijk of via een onderneming, weer investeren in de stad.

Slot

De cursus Dordtologie is leuk en leerzaam geweest. Dordrecht is door de eeuwen heen sterk veranderd, is haar gunstige locatie kwijt geraakt en heeft op dit moment een marginale rol in een groter geheel. Het is een neergaande spiraal die al eeuwen aan de gang is en door de snelle veranderingen in de samenleving ook steeds sneller lijkt te gaan.

Ombuigen is niet eenvoudig, omdat Dordrecht op dit moment geen gunstige locatie heeft in de verschillende netwerken. Een koerswijziging is noodzakelijk, waarbij we proberen aan de hand van de unieke kwaliteiten van de stad deze weer te ontwikkelen in iets unieks, in plaats van een dertien in een dozijn stad te worden.