



Investeringsvoorstel
Mobiliteitsstrategie Merwe-
Vierhavengebied (M4H)

*Adviescommissie aanwending
verkoopopbrengst Eneco*



1 Voorwoord

Voor u ligt de rapportage van de Adviescommissie aanwending verkoopopbrengst Eneco naar aanleiding van het ontvangen Investeringsvoorstel mobiliteitsstrategie Merwe Vierhavens (M4H). Dit advies is tot stand gekomen na ontvangen uitgebreide projectdocumentatie en een gegeven toelichting door Lisette Groen (Ambtelijk Opdrachtgever) en onderdeel Mobiliteit op 4 april 2024.

Aansluitend heeft de adviescommissie het voorstel besproken en getoetst aan de kaders van de Beleidsnota Investerings Rotterdam van 16 juli 2020, om te komen tot haar advies. Eveneens heeft de adviescommissie naast de relatief harde criteria zoals in de genoemde beleidsnota opgenomen, beoordeeld in hoeverre de beoogde investering bijdraagt aan de vijf genoemde perspectieven in de omgevingsvisie voor Rotterdam – de circulaire, compacte, productieve, inclusieve, en gezonde stad.

Het nu voorliggende advies is 15 april 2024 door de commissie besproken en met enkele op- en aanbevelingen daarin vervolgens 22 april 2024 vastgesteld.

Vanzelfsprekend verwelkomt de adviescommissie feedback vanuit uw Raad en College van B&W op het uitgebrachte advies in bijgaande rapportage.

Namens de Adviescommissie,



Drs J.G. Bod RA (voorzitter)



2 Investeringsmobiliteitsstrategie Merwe-Vierhavengebied (M4H)

Gebiedsontwikkeling M4H en Mobiliteitshubs

De gemeente ontwikkelt in samenwerking met het Havenbedrijf het Merwe-Vierhavengebied (M4H) tot een gemengd stedelijk gebied waar wonen en werken samenkomen. Ontwikkeling 1^e fase met ondergrens van 3.400 woningen en bovengrens van 5.100 woningen en 200.000 tot 280.000 m² werkprogramma.

Om M4H tot een aantrekkelijk en leefbaar gebied te kunnen ontwikkelen en toekomstige verkeersknelpunten rondom M4H te voorkomen, is het nodig om de groei van het autoverkeer als gevolg van de gebiedsontwikkeling te beperken. De gemeente Rotterdam is aanjager van innovatieve oplossingen op het gebied van mobiliteit.

In de directe omgeving zijn meerdere verkeersknelpunten, het Marconiplein en de kruising Tjalklaan-Spaansegweg die leiden tot congestie en vertragingen met verstoorde verkeersafwikkeling in de stad en op de ringweg.

Andere knelpunten zijn de toename van hinder en (milieu)belasting voor de omliggende wijken en de aangrenzende gemeente Schiedam en het vergroten van de fysieke barrière die het wegennet vormt.

Het voorkomen van deze knelpunten en het realiseren van het beoogde bouwprogramma omvat de mobiliteitsstrategie M4H (vastgesteld door het college d.d. 22 februari 2022) maatregelen die alternatieven voor het gebruik van de privéauto stimuleren.

Hiertoe dient onder meer het aanbieden van een breed palet van alternatieve vervoersmiddelen en het creëren van aantrekkelijke buitenruimte door parkeerplaatsen niet op straat, maar in collectieve mobiliteitshubs te realiseren. Zo kan de beschikbare ruimte beter worden benut voor groen, recreatie en sociale interactie.

Het concept van mobiliteitshubs is een innovatieve benadering van stedelijke planning en duurzame mobiliteit. Deze hubs bieden een scala aan vervoersopties, zoals openbaar vervoer, deelfietsen, deelscooters en elektrische (deel-)auto's, op één centrale locatie.

Onderstaand de uitgangspunten voor het parkeren volgens de mobiliteitsstrategie:

- Geen parkeren op straat;
- Niet per gebouw of plot maar collectief in openbare mobiliteitshubs;
- Hubs in de zin van gebouwde parkeervoorzieningen met ook aanbod van deelmobiliteit en aanvullende diensten.

Met deze mobiliteitshubs beoogt de gemeente collectieve parkeervoorzieningen voor heel M4H te ontwikkelen.

Met deze strategie stuurt de gemeente op het aantal verkeersbewegingen, zorgvuldig omgaan met de beschikbare ruimte en het ontwerpen op de gebruiker. Een dergelijke adaptieve duurzame strategie is op deze schaal nog niet toegepast in Rotterdam.

Dit concept omvat de creatie van collectieve mobiliteitshubs met als doel de stedelijke ruimte optimaal te benutten.



Benodigde investering Mobiliteitshubs M4H

De investering voor ongeveer 4.800 parkeerplaatsen bedraagt circa € 145 miljoen exclusief BTW, voor de realisatie van 10 tot 15 bovengrondse mobiliteitshubs (gebaseerd op het programma in het Ruimtelijk Raamwerk/Mobiliteitsstrategie).

Het daadwerkelijke investeringsbedrag hangt af van het daadwerkelijk te realiseren bouwprogramma en daarmee het aantal daadwerkelijk te realiseren mobiliteitshubs.

De investering zal gefaseerd worden uitgevoerd over een periode van ongeveer 20 jaar, de realisatie van de hubs vindt plaats per fase in de gebiedsontwikkeling en per cluster.

De gemeente is grondeigenaar van dit gebied.

Het investeringsverzoek mobiliteitshubs M4H aan de Adviescommissie Aanwending Verkoopopbrengst Eneco is gebaseerd op de meest actuele inschatting van € 70 miljoen, gefaseerd over ongeveer 20 jaar.

Aan de gemeenteraad wordt voor uitvoering van elke mobiliteitshub goedkeuring gevraagd.

<i>Uitgangspunten</i>	<i>Oordeel commissie</i>
<i>Bezit voor bezit</i>	In essentie wordt aan dit uitgangspunt voldaan. Deze investering betreft een investering in mobiliteitshubs (vaste activa). De gemeente is grondeigenaar.
<i>De investering revolveert</i>	Het gaat om parkeerexploitatie met bijbehorende exploitatie-opbrengsten. De investering zal gefaseerd over een periode van ongeveer 20 jaar worden uitgesmeerd, omdat de hubs per fase in de gebiedsontwikkeling en per cluster worden gerealiseerd. De eerste jaren (met verwachte aanloopverliezen) wordt de rente- en aflossingscomponent van nieuw geactiveerde mobiliteitshubs toegevoegd aan de Eneco-middelen. Na de opstartfase en de hierna te verwachte positieve exploitatieresultaten wordt aangegeven om te evalueren of de huidige wijze van revolvering (de rente- en aflossingscomponent) nog voldoet en mogelijkheden te onderzoeken om het proces van revolvering te versnellen.
<i>Ten minste 50% cofinanciering</i>	Op basis van een inschatting van het realistische programma bedraagt de investering in de mobiliteit in M4H ongeveer € 145,0 mln. (prijspeil einde werk). De afdrachten projectenontwikkelaars tellen op tot ongeveer € 75,0 mln. (geïndexeerd). Het verwachte aandeel in de financiering vanuit de gemeente Rotterdam is 48,2% en hiermee wordt voldaan aan het criterium van cofinanciering.



3 Advies investeringsvoorstel mobiliteitsstrategie M4H door adviescommissie aanwending verkoopopbrengst Eneco Investing

Op basis van de beschikbare informatie is de adviescommissie van mening dat dit een vooruitstrevende gebiedsontwikkeling is en geeft een positief advies voor deze aanvraag ondanks de lange toegekende periode van de Eneco-middelen.

Mobiliteitshubs zijn innovatieve knooppunten die verschillende vormen van vervoer samenbrengen, zoals deelmobiliteit, smartmobiliteit, auto's, fietsen en openbaar vervoer. Ze fungeren als centrale punten in stedelijke gebieden om reizen efficiënter en duurzamer te maken.

De commissie geeft aan om mogelijkheden te verkennen om de gevraagde middelen eerder dan toegekende periode (20 - 40 jaar) terug te ontvangen zodat deze gelden ook aan andere projecten kunnen worden besteed. De toegekende periode voor dit project vindt de commissie erg lang.

De aanvrager van dit voorstel schetst de mogelijkheid dat de businesscase positievere financiële resultaten oplevert dan vooraf geraamd, met snellere terugverdientijd en een verhoogde rentabiliteit van het project. Het is wel belangrijk om de aannames en de dynamiek achter de cijfers grondig te analyseren om te verzekeren dat de positieve resultaten duurzaam en realistisch zijn.

Een ander perspectief is op termijn de mobiliteitshubs aan andere partij(en) te verkopen met de voorwaarde dat er voldoende zekerheden zijn om positieve resultaten te generen.

De keuze over mogelijke verkoop van de hubs is een politieke afweging op basis van sturing op mobiliteitsstrategie en financiële overwegingen.

De commissie geeft als aanbeveling mee om de middelen eerder en/of sneller terug te laten vloeien. De middelen uit de verkoopopbrengst Eneco zijn schaars en dienen optimaal en nuttig besteed te worden.

De businesscase is doorgerekend in samenwerking met consultancybureau Kwirkey, een organisatie op het gebied van mobiliteits- en parkeervraagstukken.

Uitgaande van reguliere parkeerexploitatie en gehanteerde uitgangspunten is het risico gedekt met een veiligheidsmarge van 20%, deze marge geeft volgens de commissie voldoende dekking.

De commissie geeft als aanbeveling mee om doelgroeponderzoek uit te voeren onder potentiële bewoners en bewoners uit de omliggende wijken. En deze uitkomsten onder andere te gebruiken voor de businesscase met referentie aan de beoogde 35% tot 40% en 60 tot 65% norm om beter in kaart te brengen wat de behoeften en gebruik van mobiliteit van de (potentiële) bewoners zijn.

35% tot 40% betreft vrije sector en prijzig en 60% tot 65% betreft sociale huurwoningen en betaalbaar, conform huidig coalitieakkoord.

Ook geeft de commissie aan om bij gefaseerde uitvoering van dit project lering te trekken uit ervaringen, zoals de bezettingsgraad van de al opgeleverde mobiliteitshubs en ervaringen in andere stedelijke gebieden. Dit houdt in dat geëvalueerd wordt over het gebruik van hubs en welke impact ze hebben op de mobiliteit binnen het gebied.

Door deze inzichten kan men toekomstige fasen van het project bijsturen en optimaliseren, wat leidt tot een betere dienstverlening aan de eindgebruikers en een efficiënter gebruik van de middelen.



Als laatste aanbeveling geeft de commissie om invulling van de voorziening First & Last Mile goed te onderzoeken en te organiseren van de hiervoor genoemde doelgroepen.

Uitvoering van doelgroeponderzoek om de behoeften en wensen van potentiële bewoners inzichtelijk te maken, zullen moeten leiden tot ontwikkeling van een passend aanbod van diensten en faciliteiten die aansluit bij de dagelijkse en incidentele (verhuizingen, mantelzorg en dergelijke) behoeften van de (potentiële) bewoners van dit gebied en de bijbehorende financiering.

Ook hier geldt periodieke evaluatie van de behoefte, de inzet, het gebruik en de bijbehorende financiering van deze voorzieningen en de impact op de mobiliteit in dit gebied.

Door deze inzichten kan men tijdig optimaliseren en bijsturen, wat leidt tot betere dienstverlening aan de eindgebruikers en efficiënter gebruik van de financiële middelen.