



Van: Raymond de Vries
Telefoon: 14 010

Ons kenmerk: M2407-5313 - 24bo006886
Bijlage(n): 4

Onderwerp: Vaststelling rolkeuze en
financiering van mobiliteitshubs -
mobiliteitsstrategie M4H

Datum: B&W 10 september 2024

Aan de gemeenteraad

Gevraagd besluit:

Samenvattend stellen wij u voor het financieel organisatorisch model voor de Mobiliteitsstrategie M4H, vast te stellen. Hierbij vragen we uw raad de volgende besluiten te nemen:

- Te besluiten om als gemeente in eerste instantie zelf de Mobiliteitshubs in M4H te ontwikkelen en te exploiteren, conform de 'tenzij-optie' in de kadernota Vastgoed, wat betekent dat de gemeente alleen instapt wanneer de markt niet instapt;
- Het investeringsplan in de Mobiliteitshubs M4H ter hoogte van circa €145 mln. vast te stellen;
- Te besluiten om, gelet op het advies van de Adviescommissie aanwending verkoopopbrengst Eneco (dd. 29-04-2024), ter afdekking van de verwachte aanloopverliezen en het financiële risico vanuit de verkoopopbrengst Eneco €70 mln. beschikbaar te stellen voor de realisatie van de Mobiliteitsstrategie M4H;
- Te besluiten tot het inrichten van een bestemmingsreserve (Mobiliteitsfonds M4H) voor de realisatie en exploitatie van mobiliteit in M4H;
- Te besluiten de afdracht van €11.000,- per oorspronkelijk te realiseren parkeerplaats die alle ontwikkelaars in M4H worden geacht te betalen, ten bate van de gevraagde bestemmingsreserve 'Mobiliteitsfonds M4H' te laten komen;
- Te besluiten om in het kader van het investeringsplan het thans benodigde investeringskrediet ter hoogte van circa €15 mln. beschikbaar te stellen voor de realisatie van de eerste hub in het deelgebied Merwehaven.



Waarom dit voorstel?/Waarom nu voorgelegd?

In 2019 heeft de gemeenteraad het Ruimtelijk Raamwerk M4H vastgesteld. Hierin is ook de ambitie om het parkeren in collectieve mobiliteitshubs te realiseren vastgelegd. Op 22 februari 2022 is de Mobiliteitsstrategie M4H vastgesteld (22bb1443). Deze strategie omvat een set maatregelen die alternatieven voor het gebruik van de privéauto stimuleren, die moeten voorkomen dat er in de toekomst grote verkeersknelpunten ontstaan in het gebied nadat het beoogde bouwprogramma is gerealiseerd. Met dit besluit is onder andere vastgelegd dat het parkeren in M4H in collectieve mobiliteitshubs wordt gerealiseerd en zijn de toe te passen parkeernormen vastgelegd. Het financieel organisatorisch model is een uitwerking van het financiële en sturingsvraagstuk dat daaruit voortvloeide.

In Q4 2024 wordt het bestemmingsplan M4H ter vaststelling voorgelegd aan uw raad. Het financieel en organisatorisch model van mobiliteitsstrategie M4H is een belangrijke voorwaarde voor de haalbaarheid van het bestemmingsplan.

Daarnaast informeren wij u over het collegebesluit om een fondsafdracht voor ontwikkelaars in te stellen van €11.000,- per genormeerde parkeerplaats bij ontwikkelingen in M4H. Deze fondsafdracht draagt bij aan de financiële haalbaarheid van de uitvoering van de mobiliteitsstrategie M4H.

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

N.v.t.

Toelichting:

Mobiliteitsstrategie M4H

Deze strategie is opgesteld in het kader van de gebiedsontwikkeling M4H. Deze gebiedsontwikkeling heeft een dermate hoog bouwprogramma, dat het toepassen van het regulier mobiliteitsbeleid in de toekomst grote verkeersknelpunten zal veroorzaken op het Marconiplein en Tjalklaan. Bij realisatie van het volledige programma en zonder de mobiliteitsstrategie, ontstaan er in de toekomst verkeersknelpunten welke de verkeersafwikkeling van het gebied en de stad onder druk zetten. Een van de maatregelen in dit plan omvat de realisatie van collectieve mobiliteitshubs. Gezien deze aanpak nieuw en verre van traditioneel is, resulteert dit in vraagstukken op het gebied van financiering en governance.. Dit voorstel bevat de uitwerking van die vraagstukken. Besluitvorming over financiering en de rol die de gemeente wil spelen in de uitvoering van de mobiliteitsstrategie is van groot belang gezien de relatie met het lopende besluitvormingstraject van het bestemmingsplan (Q4 2024), de tenders voor de eerste bouwblokken in de Merwehaven (Q4 2025) en diverse ontwikkelingen in het Galileipark.

Afgelopen periode is daarom samen met de markt onderzocht wie het beste de regie en financieringsrol kan pakken bij het realiseren van de hubs. Doordat de ontwikkeling van deze hubs nieuw is [in Rotterdam is er nog geen gebied waar het parkeren in openbare collectieve hubs plaatsvindt en waar geen straatparkeren is) en omdat de gebiedsontwikkeling M4H aan de start staat, heeft het de voorkeur om als gemeente deze regie en financieringsrol op te pakken. Daarnaast zorgt deze regierol ervoor dat de gemeente actief kan sturen op de mobiliteitstransitie en de businesscase (tarieven, bezittingsgraden, etc.). Door te kunnen sturen op bezittingsgraden, het moment van ontwikkeling van de nieuwe hubs in relatie tot de woningbouwontwikkelingen kan gestuurd worden op het beheersen van de risico's ook gecontroleerd worden en bestaat het vertrouwen dat er een revoluerende businesscase gerealiseerd kan worden.



Derhalve heeft het college besloten tot het vaststellen van een fondsafdracht (van €11.000,- per oorspronkelijk te realiseren parkeerplaats) aan ontwikkelaars in M4H, en stelt de raad voor tot het nemen van de actieve regierol voor de ontwikkeling en realisatie van de hubs in M4H en in te stemmen met het investeringsplan ter hoogte van circa €145 mln en het investeringskrediet voor de eerste hub beschikbaar te stellen. Verder vraagt het college tot het inrichten van een bestemmingsreserve (Mobiliteitsfonds M4H) en deze te vullen met de genoemde fondsafdrachten en om vanuit de verkoopopbrengst Eneco €70 mln beschikbaar te stellen voor de realisatie van de mobiliteitsstrategie.

Rol van de gemeente in eigendom en exploitatie

Afgelopen periode zijn de volgende vragen onderzocht: welke rol kan en wil de gemeente spelen in specifiek de mobiliteitshubs M4H en hoe kunnen we deze hubs financieren. Het vertrekpunt in het financierings- en governance vraagstuk is het gemeentelijke parkeer- en vastgoedbeleid (Kadernota Vastgoed): bewoners- en bezoekers parkeren is geen taak van de gemeente en eigendom is niet wenselijk, tenzij de markt het niet oppakt en het vanuit beleidsmatig perspectief wel wenselijk of noodzakelijk is.

Verschillende scenario's met betrekking tot de rol van de gemeente in het eigendom en de exploitatie van de hubs zijn onderzocht. Deze scenario's variëren van het volledig overlaten aan de markt tot een scenario waarin de gemeente zowel de exploitatie als het eigendom op zich neemt.

1. Exploitatie door gemeente

Op basis van de eerste verkenning is het advies om de hubs in M4H in de eerste instantie als gemeente in exploitatie te nemen. De hubs zijn essentieel voor het slagen van de mobiliteitsstrategie en daarmee de gehele gebiedsontwikkeling van M4H. Met dit concept is op deze schaal nog weinig tot geen ervaring in Nederland en dat maakt dat zaken mogelijk anders zullen lopen dan verwacht. Het is daarom belangrijk om in de eerste instantie zelf de regie te hebben, zowel inhoudelijk als financieel. Op die manier kan de gemeente (blijvend) monitoren en bijsturen. Daarnaast heeft de gemeente grip op de tariefstelling en wij kunnen op basis daarvan een goede afweging maken over welk bedrag redelijk is. Een extra overweging is dat de gebiedsontwikkeling M4H aan het begin staat en er nog onzekerheid bestaat over wat de exploitatie van de hubs oplevert. Als de businesscase eenmaal bewezen is, kan er alsnog worden besloten om de hubs op de markt te brengen.

2. Exploitatie door de markt

Op basis van gesprekken met marktpartijen en een ingehuurd externe deskundige is de inschatting dat marktpartijen de exploitatie van de hubs op de korte termijn te risicovol vinden. De exploitatie van de hubs wordt beïnvloed door de vraag naar parkeren, die voor dit nieuwe concept nog onbekend is. Marktpartijen zijn ook afhankelijk van het bouwtempo van woningen, waarop zij geen invloed hebben. Een laatste obstakel is de omvang van de opgave. Er zal uiteindelijk een netwerk van 10 tot 15 hubs worden gerealiseerd, dat gaat functioneren als een geheel. Dat wil zeggen dat een bewoner of werknemer met een abonnement toegang heeft tot alle hubs. Het beeld is dat de markt op dit moment niet bereid is om deze opgave op zich te nemen. In ieder geval zullen de (financiële) risico's vooraf afgedekt moeten worden door de gemeente.

In het kader van de Merwehaven is in een marktconsultatie aan ontwikkelaars gevraagd naar hun bereidheid om een rol te spelen in de realisatie van de mobiliteitsstrategie.



Samengevat geven ontwikkelaars aan geen actieve rol voor zich te zien, maar wel bereid te zijn om een financiële bijdrage te leveren. De bijdrage moet wel gerelateerd zijn aan de onrendabele top op parkeren en aan datgene wat bij de mobiliteitshubs aan collectieve voorzieningen gerealiseerd wordt.

3. Publiek-private samenwerking (PPS)

Tot slot is er een tussenvorm onderzocht, in de vorm van een PPS: de gemeente zou kunnen optreden als mede-eigenaar of mede-exploitant. Voordelen hiervan zijn dat het risico verspreid wordt tussen de gemeente en marktpartijen en dat de kennis en kunde van de markt op voorhand beschikbaar is voor de opgave. Nadelen zijn dat een PPS de businesscase niet gunstiger maakt, omdat marktpartijen als eigenaar en als exploitant hun rendement willen halen en dat de gemeente minder sturingsvrijheid heeft ten aanzien van bijvoorbeeld parkeertarieven en de inzet van deelmobiliteit. Daarnaast kan een PPS in een gebied waar veel ontwikkelaars actief zullen worden, complex zijn. Dit laatste argument geldt voor een PPS ten aanzien van het eigendom. Het risico bestaat dat ontwikkelaars afhaken als zij verplicht zijn om deel te nemen aan een PPS, naast de risico's die er momenteel al zijn om überhaupt woningbouw in M4H te ontwikkelen.

Afweging: voor- en nadelen van exploitatie door gemeente

VOORDELEN	NADELEN
+ Sturen op beleidsdoelen van de gemeente is beter mogelijk (lage tarieven voor bepaalde doelgroepen, aantal deelauto's, gehandicaptenparkeerplaatsen) + Voorkomen monopolypositie van een marktpartij omdat de hubs één netwerk zijn en er geen straatparkeren is + Lagere kapitaallasten dan de markt + Ontbreken winstoogmerk + Niet afkopen risico marktpartijen + Niet afhankelijk van keuze marktpartijen om wel/niet in te stappen + Mogelijkheid tot afstoten als het concept zich heeft bewezen + Minder risico op staatssteun + Eigendom biedt kansen op koppeling met andere doelstellingen zoals energiestrategie + Harmonisering van tarieven in het gehele gebied	- Gebruik maken van de tenzij optie van het huidig gemeentelijk vastgoedbeleid: de markt, tenzij. - Financieel risico voor de gemeente. Kwetsbaar met het oog op politieke veranderingen (bijv. keuze t.a.v. tarieven) - Beheerlasten gemeente zijn hoger dan van een marktpartij, mede door andere financiële spelregels - Extra interne verantwoordelijkheden die op vakafdelingen afkomen

Op basis van de verschillende voor- en nadelen van de verschillende varianten vinden wij het wenselijk om als gemeente in eerste instantie een actieve rol te spelen in de ontwikkeling en de exploitatie van de hubs. Hiervoor zijn een tweetal redenen het meest belangrijk:

- Sturing op het concept: vanuit de inhoud en financiële kant sturen op de borging van het concept en het beheersen van risico's;



- Bereidheid markt: de inschatting is dat de markt nog niet bereid is om een rol te spelen, tenzij risico's op voorhand worden afgeprijsd.

Businesscase mobiliteitsstrategie

Er is een sluitende businesscase opgesteld, die intern is doorgerekend en vervolgens ook door een externe adviseur is getoetst en aangescherpt. In deze businesscase zitten zowel de investerings- als exploitatielasten. Er is uitgegaan van een scenario dat de markt de hubs in eigendom heeft en exploiteert en een scenario dat de gemeente dit doet. Het scenario waarin de gemeente de exploitatie voor haar rekening neemt is financieel gunstiger omdat de gemeente een lager rentepercentage kent en omdat de gemeente geen winstoogmerk heeft. Indien uitgegaan wordt van het gemeentelijke scenario bedraagt de totale investering tussen de €114 mln en €175 mln excl. btw. Het daadwerkelijke investeringsbedrag hangt af van het daadwerkelijke bouwprogramma en het aantal daadwerkelijk te realiseren parkeerplaatsen. Op basis van een inschatting van het huidige bouwprogramma (met o.a. het aantal woningen in deelgebied Merwehaven op basis van het Masterplan, inclusief de verwachte woninggrootte) komt het aantal te realiseren parkeerplaatsen uit op de realisatie van circa 4.800 parkeerplaatsen o.b.v. ambitiescenario M.

De volgende uitgangspunten zijn in de businesscase gehanteerd:

1. Fondsafracht voor ontwikkelaars mag niet hoger zijn dan de onrendabele top. De onrendabele top op parkeren bedraagt €11.300,- en de fondsafracht wordt vastgesteld op €11.000,- per oorspronkelijk aan te leggen parkeerplaats (prijspeil 2024). De fondsafracht wordt verderop in de tekst nader toegelicht.

2. Het parkeertarief voor abonnementen bedraagt circa €110,- per maand (prijspeil 2023).

Dit tarief sluit aan op marktconforme tarieven in het gebied. Jaarlijks wordt door directie Middelen & Control van de gemeente Rotterdam het uitzettingspercentage (index) voor het daaropvolgende jaar vastgesteld in kader van de reguliere P&C cyclus op basis van allerlei ontwikkelingen (bv cao). Dat percentage wordt op alle gemeentelijke tarieven van toepassing verklaard en verwerkt in de begroting; In principe zal dit in de toekomst ook gelden voor M4H maar het kan zijn dat om moverende (businesscase en/of mobiliteitsstrategie) redenen het wenselijk is om voor M4H een aparte indexering te hanteren.

Uitgaande van een initiële bijdrage van de ontwikkelende partijen voor mobiliteit bedraagt een kostendekkend tarief (onderkant van de bandbreedte voor een marktconform tarief) voor een parkeerabonnement voor bewoners van circa €110,- per maand (prijspeil 2023) en een bezoekerstarief €2,25 per uur in het scenario dat de gemeente de eigenaar en exploitant is. In het marktscenario bedraagt een kostendekkend tarief, zonder initiële bijdrage van de ontwikkelende partijen, €182,- per maand of kent een bezoekerstarief van €3,80 per uur. Een marktconform tarief zal daarboven liggen en is afhankelijk van vraag en aanbod.

3. Alternatieve bouwwijze garages: slim en modulair

De gemeentelijke parkeergarages worden normaliter gerealiseerd op basis van een PvE zoals door SO/Vastgoed en SB/Parkeren wordt gehanteerd. De grootste verschillen tussen beide concepten zitten in de ontwerpkosten (garages hoeven niet iedere keer opnieuw ontworpen te worden) en kosten in kwalitatieve eisen ten aanzien van verlichtingsniveau, laadvoorzieningen en voorzieningen zoals een loge en openbare toiletten.



Als gemeente hebben wij nog geen ervaring met het realiseren van dergelijke parkeergarages. De stichtingskosten hebben echter een grote invloed op de businesscase. Als wij de parkeertarieven betaalbaar willen houden en de business sluitend willen krijgen, is het noodzakelijk om te sturen op de stichtingskosten. Slimme, modulaire garages, die voldoen aan de NEN-normering, zijn daarop een mogelijk antwoord.

4. Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen wordt gebaseerd op het daadwerkelijk te realiseren programma en de parkeerregeling M4H.

Op basis van de huidige kennis van het te realiseren programma worden ca. 4800 parkeerplaatsen verwacht. Indien het programma dusdanig zal wijzigen dat het aantal parkeerplaatsen dat op basis van de norm gerealiseerd moet worden verder daalt, zal het college en de raad hierover geïnformeerd worden.

5. De exploitatie ligt hier bij de deelmobiliteitsaanbieders. Indien nodig zullen een aantal stimuleringsmaatregelen worden getroffen. Bij voorkeur sluiten we aan bij het parkeertarief dat deelauto-aanbieders betalen voor de straatvergunning.

6. In het kader van de last mile voorziening is uitgegaan van een aanloopverlies. Dit is uitgaande van een bemand busje dat vanaf het Marconiplein een ronde door M4H maakt voor een periode van 10 jaar.

Oprichting bestemmingsreserve Mobiliteit M4H

Normaliter zijn ontwikkelaars verantwoordelijk voor het realiseren van de parkeerplaatsen. Hierbij is er sprake van een onrendabele top op het realiseren van de gebouwde parkeerplaatsen. Dit komt vervolgens in mindering op de residuele grondwaarde die de gemeente ontvangt. Ontwikkelaars wordt nu gevraagd een bijdrage te doen die niet hoger is aan de reguliere onrendabele top zodat het geen effect heeft op de residuele grondwaarde voor de gemeente. Voor collectieve mobiliteitshubs die meerdere woningbouwplots bedienen en gefaseerd in de tijd ontwikkeld worden, ligt het niet voor de hand om de exploitatie van een hub bij één ontwikkelaar te leggen. Door een afdracht per oorspronkelijk te realiseren parkeerplaats (ter hoogte van maximaal de onrendabele top op parkeerplaatsen) te laten storten in een bestemmingsreserve: het Mobiliteitsfonds M4H, kan worden bijgedragen aan de realisatie van de mobiliteitsambities. Hiermee hoeft de ontwikkelaar geen eigen parkeerplaatsen aan te leggen. Deze middelen zijn niet alleen nodig voor de ontwikkeling van de hubs, maar ook voor mogelijke stimuleringsmaatregelen voor deelmobiliteit en het dekken van de aanloopverliezen op last mile.

Fondsafdracht

De hoogte van de fondsafdracht is zoals eerder aangegeven afhankelijk van verschillende variabelen. In een eerste doorrekening van het Mobiliteitsfonds is uitgerekend dat de bijdrage per genormeerde parkeerplek (parkeerplek die een ontwikkelaar had moeten bouwen conform het nu geldende parkeerbeleid) circa €11.000,- (prijsspeil 2024) bedraagt. Dit is op basis van de meest waarschijnlijke waarde (MWW) van de verschillende parameters, vermeerderd met een risicomarge van 20%. Omdat de huidige marktontwikkelingen het daadwerkelijke bouwprogramma nog onzeker maakt wordt niet op voorhand vastgelegd wat het minimumaantal te realiseren parkeerplaatsen is, de parkeernormering conform de Mobiliteitsstrategie M4H is de leidraad. Dit kan juist leiden tot scheefgroei van het fonds, wat een financieel risico vormt.



Uit een recent gehouden marktconsultatie is gebleken dat een dergelijke afdracht voor ontwikkelaars redelijk geacht wordt binnen een bandbreedte van €5.000,- tot €10.000,- per woning. *De voorgestelde afdracht van €11.000,- ligt iets hoger dan de bandbreedte die de ontwikkelaars hebben benoemd. De afdracht van €11.000,- ligt echter onder de reguliere onrendabele top op parkeerplaatsen (namelijk €11.300,-) waardoor dit bedrag acceptabel wordt geacht.*

Inzet Enecomiddelen

Op 4 april 2024 is een investeringsvoorstel gedaan bij de Adviescommissie Verkoopopbrengst Eneco. De commissie heeft hierop positief geadviseerd. Dit investeringsvoorstel bedraagt voor €70 mln., verdeeld over circa 20 jaar.

Het voorstel voldoet aan de drie eisen die gesteld worden, namelijk dat er sprake is van bezit voor bezit, van een cofinancieringspercentage van tenminste 50% en dat de investering revolverend (terug kan worden verdiend) is. De commissie heeft ook een aantal aanbevelingen meegegeven:

- Hoe eerder de investering kan worden terugbetaald, hoe beter. Dan kan het geld ook weer in andere mooie projecten worden geïnvesteerd. Dit zou kunnen als de businesscase gunstiger uitvalt dan geraamd of als de hubs op termijn worden verkocht – dit moet verder worden geanalyseerd.
Deze aanbeveling past binnen de strategie van dit voorstel en wordt overgenomen.
- Voer een doelgroeponderzoek uit onder potentiële bewoners en bewoners van omliggende wijken en gebruik de uitkomsten hiervan onder andere voor de businesscase met referentie aan de beoogde 35-40% en 60-65% norm om beter in kaart te brengen wat de behoeften en het gebruik van mobiliteit van de potentiële bewoners zijn.
Dergelijke onderzoeken zijn/worden gedaan. Zowel een behoefteonderzoek onder de huidige bewoners van het gebied en omliggende wijken, als een doelgroepenanalyse in het kader van de mobiliteitsstrategie (APPM, 2021).
- Bij gefaseerde uitvoering dient lering te worden getrokken uit reeds gerealiseerde hubs of andere stedelijke gebieden. Dit heeft mogelijk invloed op efficiënter gebruik van middelen.
In het kader hiervan, is er regulier contact met collega's uit Amsterdam en Utrecht die werken aan de GO Merwedekanaalzone. Ook wordt er deelgenomen aan het landelijk samenwerkingsprogramma Natuurlijk Deelmobiliteit, waar o.a. ervaringen worden uitgewisseld t.a.v. mobiliteitshubs.
- Ook periodieke evaluatie van first/last mile om dezelfde reden
Zie bovenstaand en het kopje "Beheersmaatregelen". In zijn algemeenheid vraagt de businesscase van de Mobiliteitsstrategie M4H om continue sturing en monitoring. In de vervolgfase wordt dit verder uitgewerkt.

Risico's en beheersmaatregelen

Een risico van het Mobiliteitsfonds M4H is dat het fonds minder middelen zal genereren dan gepland, waardoor er minder middelen beschikbaar zijn om de mobiliteitsstrategie te verwezenlijken. Dit kan veroorzaakt worden door stagnerende bouw van woningen, minder afname van parkeerabonnementen of veranderende bouwkosten. Dit risico zal beheerst moeten worden door strakke sturing op inkomsten en uitgaven. Desondanks loopt de gemeente het risico dat de exploitatie van de hubs verliesgevend zal zijn. Eventuele exploitatieverliezen zullen worden gedekt uit de Verkoopopbrengst Eneco.



Specifiek ten aanzien van het risico op hogere stichtingskosten als gevolg van het gemeentelijke programma van eisen constateren wij dat er nog geen gerealiseerd voorbeeld is van een modulaire garage conform de Rotterdamse standaard (PvE). Dit kan resulteren in hogere stichtingskosten dan de nu gecalculerde €20.000,- per parkeerplek of resulteren dat op onderdelen moet worden afgeweken van het PVE wat mogelijk resulteert in hogere onderhoudslasten tijdens de exploitatieperiode.

Zoals benoemd, biedt de exploitatie diverse kansen en brengt tegelijkertijd verschillende risico's met zich mee. Daartegenover staan een aantal beheersmaatregelen. Beslissingen over tariefstelling, het kwaliteitsniveau van de hub, en aspecten zoals het bouwtempo van de hubs in relatie tot de gebiedsontwikkeling, vormen de knoppen waarmee gestuurd kan worden binnen de exploitatie. Het is belangrijk om deze sturingsmechanismen toe te passen om de kansen optimaal te benutten en de risico's te beperken. De huidige werkwijze voor de exploitatie van parkeergarages binnen de gemeente is niet toereikend om deze sturing vorm te geven.

Het zorgvuldig beleggen van deze sturing binnen de organisatie, en hier ook tijd voor vrijmaken, is het belangrijkste sturingsinstrument.

De risico's binnen de businesscase kunnen op de volgende wijze worden beheerst:

- Actief sturen op kosten bepalende uitgangspunten in de projectteams (uitgangspunt: modulair, solitair gebouw, verticale scheiding van functies etc.)
- Actief sturen op een optimale businesscase/ vinden van andere dekkingsbronnen tijdens de exploitatieperiode: hogere tarieven voor abonnement dan wel kortparkeerders, inzet van minder deelauto's, bijdragen vanuit mobiliteit aan de totale businesscase, indexatie tarieven, bezettingsgraden, aantal abonnementen, etc.)
- Beperken van het risico voor de gemeente door een deel van de Hubs in Galileipark door het HBR te laten realiseren en exploiteren;
- Daarnaast is er in de fondsberekening rekening gehouden met 20% marge in de bepaling van de hoogte van de fondsafdracht die ingezet kan worden om tegenvallers op te vangen.

Vervolgproces

De bijbehorende organisatie en middelen moeten gereed worden gemaakt om de mobiliteitsstrategie uit te voeren en hierop te sturen. Hiervoor moet in ieder geval de sturing en monitoring van de businesscase en de taak- en rolverdeling tussen de verschillende betrokken afdelingen bij de mobiliteitsstrategie verder worden uitgewerkt. Daarnaast moeten het mobiliteitsfonds en bijbehorende organisatie en sturingsvorm worden opgezet en ingericht. Ook moet de toedelingssystematiek van parkeerplaatsen worden uitgewerkt. De vormgeving van de hubs in de praktijk zal per deelgebied verder worden vormgegeven, passend bij de snelheid van de gebiedsontwikkeling.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

Financiële consequenties

Voor heel M4H zullen naar verwachting circa 4.400 (ambitie L) tot 6.700 (ambitie M) parkeerplekken in circa 10-15 bovengrondse mobiliteitshubs gebouwd moeten worden. Deze aantallen zijn gebaseerd op het programma in het Ruimtelijk Raamwerk Merwe-Vierhavens en de Mobiliteitsstrategie M4H die is vastgesteld in februari 2022. Het exacte aantal te realiseren parkeerplaatsen hangt af van het te realiseren programma. De totale investering is geschat tussen de €114 mln. en €175 mln. excl. btw, gemiddeld circa €145



mln. excl. btw (prijspeil einde werk). Uw gemeenteraad wordt gevraagd om per te realiseren hub een investeringsbesluit te nemen van ca. 10 mln. tot maximaal 15 mln. excl. btw (prijspeil einde werk). Ook wordt in dit raadsvoorstel gevraagd het investeringskrediet voor de realisatie van de eerste hub in het deelgebied Merwehaven beschikbaar te stellen.

Er is een investeringsvoorstel gedaan bij de adviescommissie Aanwending Verkoopopbrengst Eneco voor €70 mln., verdeeld over ca.20 jaar. Hierop heeft de adviescommissie positief geadviseerd. Deze middelen kunnen worden ingezet ter dekking van de financiering van de realisatie van de mobiliteitshubs, maar ook het afdekken van aanloopverliezen in de exploitatie van de mobiliteitshubs, en bijvoorbeeld aanloopverliezen van een last mile voorziening.

Sluitende businesscase

De investering wordt gedekt uit de exploitatie van de hubs. Afhankelijk van het kwaliteitsniveau, de tariefstelling, de bezettingsgraad etc. zal er een onrendabele top zitten op deze investering. Deze onrendabele top kan worden afgedekt uit de bijdragen van de ontwikkelende partijen in het gebied (de zogenaamde fondsafdracht). De hoogte van deze benodigde afdracht is afhankelijk van verschillende variabelen, zoals het aantal te realiseren parkeerplaatsen en het kwaliteitsniveau van de hubs, zoals eerder in de toelichting is besproken.

Juridische consequenties

Zodra er besluitvorming heeft plaatsgevonden, wordt de juridische uitwerking van het genomen besluit verder opgepakt.

Het bijbehorende ontwerpbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

G. J. D. Wigmans

De burgemeester,

A. Aboutaleb

Bijlage(n):

- Parkeerbalans M4H Fondsbijdrage
- Advisering van Adviescommissie Aanwending Verkoopopbrengst Eneco, dd 29-04-2024
- Managementsamenvatting Exploitatieresultaten **GEHEIM**
 - Exploitatie gemeente
 - Exploitatie markt
- Rapportage second opinion parkeren M4H – Kwirkey dd. 26 februari 2024 **GEHEIM**



Ontwerpbesluit

De Raad van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 10 september 2024,

gelet op artikelen 108 en 189 Gemeentewet,

besluit:

- Te besluiten om als gemeente in eerste instantie zelf de Mobiliteitshubs in M4H te ontwikkelen en exploiteren, conform de 'tenzij-optie' in de kadernota Vastgoed, wat betekent dat de gemeente alleen instapt wanneer de markt niet instapt;
- Het investeringsplan in de Mobiliteitshubs M4H ter hoogte van circa €145 mln. vast te stellen;
- Te besluiten om, gelet op het advies van de Adviescommissie aanwending verkoopopbrengst Eneco (dd. 29-04-2024), ter afdekking van de verwachte aanloopverliezen en het financiële risico vanuit de verkoopopbrengst Eneco €70 mln. beschikbaar te stellen voor de realisatie van de Mobiliteitsstrategie M4H;
- Te besluiten tot het inrichten van een bestemmingsreserve (Mobiliteitsfonds M4H) voor de realisatie en exploitatie van mobiliteit in M4H;
- Te besluiten de afdracht van €11.000,- per oorspronkelijk te realiseren parkeerplaats die alle ontwikkelaars in M4H worden geacht te betalen, ten bate van de gevraagde bestemmingsreserve 'Mobiliteitsfonds M4H' te laten komen;
- Te besluiten om in het kader van het investeringsplan het thans benodigde investeringskrediet ter hoogte van circa €15 mln. beschikbaar te stellen voor de realisatie van de eerste hub in het deelgebied Merwehaven.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van

De griffier,

De voorzitter,