



Toelichting grondexploitatie DGE-xxxx Merwehaven

Van

Afdeling Gebiedsexploitatie, team Planeconomie

Datum

April 2023



Inhoudsopgave

Definitielijst	4
Overzicht	5
Aanleiding	5
Waarom nu?	5
Financiële Haalbaarheid	5
Relatie met Coalitieakkoord en andere programma's	6
Conclusie	6
1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Historie	8
1.3 Doelstelling	8
1.4 Resultaat	8
2 Ontwikkelingskader	9
2.1 Besluiten en kaders	9
2.1.1 Juridisch-planologische kaders	9
2.1.2 Inhoudelijke kaders	10
2.2 Plangebied	10
2.2.1 Huidige situatie	12
2.3 Stedenbouwkundige randvoorwaarden	13
2.3.1 Opzet masterplan	13
2.3.2 Cultuurhistorie en karakteristiek van de plek	14
2.3.3 Bebouwing	15
2.3.4 Buitenruimte	16
2.3.5 Verkeer en parkeren	16
2.3.6 Klimaat & milieu	17
2.4 Ruimtegebruik	18
2.5 Programma	18
2.5.1 Wonen	18
2.5.2 Werkprogramma en voorzieningen	19
2.6 Ontwikkelingsstrategie	20
2.6.1 Adaptief en flexibel	20
2.6.2 Actief grondbeleid	20
2.6.3 Openbare aanbestedingsprocedure	20



2.7	Fasering	20
3	Grondexploitatie	22
3.1	Causaliteit	22
3.2	Parameters	23
3.3	Apparaatskosten	23
3.4	Verwerving	23
3.5	Bouwrijp maken	23
3.6	Woonrijp maken	23
3.7	Overige kosten	24
3.8	Uitgifte grond	25
3.9	Subsidies en overige opbrengsten	25
3.10	Risico's en kansen	25
3.11	Financieel resultaat	26



Definitielijst

- **BBV – Besluit begroting en verantwoording**

Er zijn regels voor het opstellen van financiële rapporten van gemeenten en provincies. Waaronder voor de begroting, meerjarenraming, het jaarverslag en de jaarrekening. Deze moeten correct, begrijpelijk en volledig zijn, daarom laten gemeenten en provincies de jaarrekening controleren door een accountant. Dit staat in het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV).

- **Boekwaarde**

De som van de gerealiseerde kosten, gerealiseerde opbrengsten en de ontvangen en betaalde rente in de grondexploitatie(portefeuille).

- **BVO - Bruto VloerOppervlak**

Het Bruto VloerOppervlak van een gebouw is de oppervlakte, gemeten op vloerniveau langs de buitenmuren. Bij meerlaagse gebouwen wordt per verdieping gemeten. Bij de bepaling van het Bruto VloerOppervlak worden vides groter dan 4 m² niet meegerekend.

- **BWRP- Bouwrijp**

Het bewerken van het bouwterrein voordat er gestart wordt met bouwen. Zo wordt het terrein vrijgemaakt van obstakels, bijvoorbeeld het oude gebouw maar ook begroeiing zoals bomen en struiken.

- **Discontovoet**

De discontovoet is het rekenpercentage dat gebruikt wordt om toekomstige kasstromen contant te maken, om de contante waarde te bepalen.

- **Investeringskosten**

De som van de kosten in de grondexploitatie(portefeuille).

- **NCW – Netto Contante Waarde**

De Netto Contante Waarde ontstaat door de contant gemaakte kosten (huidige waarde van toekomstige kosten) af te trekken van de contant gemaakte opbrengsten (huidige waarde van toekomstige opbrengsten). Op deze wijze kunnen de effecten van uitgaven en inkomsten die op verschillende momenten in de tijd plaatsvinden (eenduidig) met elkaar vergeleken worden.

- **WNRP – Woonrijp**

In de fase van woonrijp maken wordt openbare ruimte rondom de nieuwe bouwwerken afgewerkt en de infrastructuur aangelegd. Voorbeelden zijn de aanleg van de bestrating en beplanting, maar ook aan de plaatsing van straatmeubilair (banken, afvalbakken, lantaarnpalen) en kunstwerken (loopbruggen, fietstunnels).

Overzicht

Aanleiding

De Merwehaven is nu nog deels in gebruik als havengebied. Met het vertrek van de havenfuncties uit de stad, naar ondermeer de Tweede Maasvlakte, ontstaat er ruimte om de Merwehaven te herontwikkelen. Dit biedt kansen om het gebied te transformeren van havengebied naar een innovatieve woon-werk omgeving, met een mix van werken, wonen, cultuur, horeca en onderwijs. Deze veelzijdige transformatie levert een grote bijdrage aan de groeiopgave van de stad Rotterdam. De transformatie van M4H naar een gebied waar je kunt wonen, wordt met de herontwikkeling van Merwehaven in gang gezet met een wijk die voldoende omvang heeft om de transformatie te markeren en die de bestaande stad verder doorzet. Deze ontwikkeling lokt andere ontwikkelingen uit om hier verder op voort te borduren en geeft mede ommezwaai naar dit vernieuwende gebied van M4H inclusief innovatief havenmilieu. In die zin vormen het project Merwehaven en de publieke investeringen die binnen het project worden gedaan een vliegwiel voor toekomstige ontwikkelingen in M4H en daarbuiten.

Waarom nu?

De gemeente heeft voor de transformatie van de Merwehaven naar een stadswijk een masterplan opgesteld. Voor de eerste fase van de uitwerking van dit masterplan is een Grondexploitatie opgesteld. Voor deze fase zijn ca. 2.500 woningen en ca. 30.000m² aan bedrijvigheid en ca. 15.000m² aan maatschappelijke voorzieningen voorzien. Inmiddels heeft de gemeente de grond bijna volledig in eigendom. Daarnaast is met de bijdrage vanuit de Woningbouwimpuls vanuit het Rijk en de cofinanciering vanuit de grondexploitatie kostenneutraal.

Om met de voorbereidende werkzaamheden en de bouw van de eerste woningen te kunnen starten is een raadsbesluit om de grondexploitatie te openen en de status 'in uitvoering' toe te kennen noodzakelijk.

Het in uitvoering brengen van de grondexploitatie Merwehaven loopt voorop op de vaststelling voor het gebiedsbestemmingsplan van het gehele M4H-gebied. De reden hiervoor is dat een grondexploitatie in uitvoering noodzakelijk is om de voorbereidingen voor de woningbouw te kunnen starten. Een harde eis vanuit de eind december 2022 verkregen Woningbouwimpuls-subsidie 4^e tranche is dat in 2025 wordt gestart met de bouw van de woningen. Het gebiedsbestemmingsplan zal in het voorjaar van 2023 ter inzage gaan en naar verwachting begin 2024 worden vastgesteld, onder voorbehoud van bezwaar en beroep. Het risico is dat indien de bestemmingsplanprocedure wordt vertraagd, de start bouw in 2025 niet kan worden gerealiseerd.

Financiële Haalbaarheid

De totale investeringen en baten leiden tot een negatief saldo met een netto contante waarde van €- 11 mio. In dit financiële resultaat is de subsidie van de vierde tranche Woningbouwimpuls opgenomen. Het financiële tekort op de grondexploitatie wordt door de bijhorende cofinanciering vanuit de gemeente gedekt. Eerder heeft de gemeenteraad al de benodigde middelen voor cofinanciering zeker gesteld. Deels via de Enecomiddelen 2020, deels via de voorjaarsnota 2021 en deels via de begroting 2023. Hierdoor is de grondexploitatie financieel dekkend.

Relatie met Coalitieakkoord en andere programma's

De Merwehaven (Merwepieren, inclusief twee waterbekkens, Marconistrip) maken onderdeel uit van het gebied Merwevierhavens (M4H). M4H is één van de Stadhavens van de gemeente Rotterdam waarover afspraken gemaakt zijn met het Havenbedrijf tot herontwikkeling. In de stadshavens is potentie voor woningbouw. In 2019 is door de gemeenteraad het Ruimtelijk Raamwerk M4H vastgesteld.

Met het realiseren van 2.500 woningen, waarvan 60% in het betaalbare segment, draagt de grondexploitatie bij aan het Collegeakkoord Eén Stad. Door het aandeel betaalbare woningen is er voldoende plek voor starters, kleine huishoudens en doorstromers. Ook ouderen en gezinswoningen krijgen een plek in de Merwehaven. Daarnaast is er ruimte voor ca. 30.000 m2 bruto vloeroppervlak aan bedrijfsruimte en ca. 15.000 m2 bruto vloeroppervlak aan maatschappelijke voorzieningen. Het project heeft een doorlooptijd tot en met het jaar 2034.

De in 2022 vastgesteld mobiliteitsstrategie voor M4H heeft als uitgangspunt het gebruik van collectieve mobiliteitssystemen, waarbij onder andere hoort dat de auto wordt geparkeerd in mobiliteitshubs. Dit zijn gebouwde parkeervoorzieningen waar ook deelmobiliteit beschikbaar is zoals deelauto's, deelfietsen en scooters. De hubs worden op strategische locaties op de Marconistrip en de pieren geplaatst.

Conclusie

Op basis van het stedenbouwkundig masterplan en deskundige ramingen is de financiële haalbaarheid van dit plan berekend. Geraamd zijn:

- De waarde van de gronden op basis van benchmarking en marktgegevens
- Apparaatskosten
- Bouwrijp en woonrijp kosten
- Overige kosten

Geconcludeerd kan worden dat dit plan een negatief netto contante waarde saldo van € -11 mio heeft. Dit negatieve saldo wordt door cofinanciering vanuit de gemeente horend bij de Woningbouwimpuls subsidie gedekt, waarmee dit plan financieel uitvoerbaar is.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Rotterdam is steeds meer in trek als woonstad en groeit snel. Gezien de groei van het aantal huishoudens is er behoefte aan 31.000 nieuwe woningen tot 2030, en zelfs 51.000 woningen met de doorkijk naar 2040. De gemeente zoekt daarbij specifiek naar binnenstedelijk locaties. Enerzijds omdat er een grote behoefte is aan (centrum)stedelijk wonen. En anderzijds vanwege de grote synergie met andere ruimtelijke opgaven, zoals transformatie van kantoren en verbeteren van ruimtelijke structuren in de stad (Rivieroevers, groen, infrastructuur).

De doelstellingen zijn ook op hoger schaalniveau zijn doelstellingen voor woningbouw neergelegd. Sterke metropolen zijn de motor van de nationale economie. Provincie Zuid-Holland/ de zuidelijke Randstad streeft naar versterking van de agglomeratiekracht. Meer massa, dichtheid, onderscheidende interactiemilieus en een sterk transportnetwerk zijn nodig om te komen tot groei. De woningbouwproductie is een belangrijk middel om de agglomeratiekracht te versterken. Tot 2040 moeten er in de Zuidelijke Randstad circa 250.000 extra woningen gebouwd worden.

De Merwehaven (Merwepieren, inclusief twee waterbekkens, Marconistrip) maken onderdeel uit van het gebied Merwevierhavens (M4H). M4H is één van de Stadshavens van de gemeente Rotterdam waarover afspraken met het Havenbedrijf over herontwikkeling is gemaakt. In de stadshavens is potentie voor woningbouw. In 2019 is door de gemeenteraad het Ruimtelijk Raamwerk M4H vastgesteld (19bb16670).

In 2007 is afgesproken dat de gronden van het havenbedrijf (de pieren inclusief Marconistrip) in twee termijnen aan de gemeente worden overgedragen. In 2010 is het eerste deel van de Marconistrip overgedragen. De pieren die in gebruik waren door de Rotterdam Fruit wharf zijn in december 2021 aan de gemeente overgedragen.

De Merwehaven, die als onderdeel van de afspraken met het HbR (zoals vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst SOK Stadshavens) inmiddels gefaseerd terug in handen van de gemeente is, vormt voor de middellange termijn één van de belangrijkste binnenstedelijke woningbouwlocaties. De Merwehaven is het eerste deelgebied binnen M4H, dat tot ontwikkeling zal komen. Voor de Merwehaven is dan ook een grondexploitatie opgesteld. Deze grondexploitatie wordt in dit document verder toegelicht.

Afgelopen jaren is gewerkt aan een stedenbouwkundig masterplan. Deze wordt eveneens als de grondexploitatie Merwehaven in Q2 2023 vastgesteld door de gemeenteraad. Daarnaast is medio 2022 een aanvraag gedaan voor het project Merwehaven voor de Woningbouwimpuls (vierde tranche). Eind 2022 heeft BZK bekend gemaakt €11 miljoen beschikbaar te stellen voor de ontwikkeling Merwehaven. De gemeente Rotterdam zal hetzelfde bedrag in de vorm van cofinanciering bijdragen. Eerder heeft de gemeenteraad al de benodigde middelen voor cofinanciering zeker gesteld. Deels via de Enecomiddelen 2020, deels via de voorjaarsnota 2021 en deels via de begroting 2023. Hierdoor is de grondexploitatie financieel dekkend.

Met het afronden van het Masterplan en het openen van de Grondexploitatie belandt het project in een volgende fase. Namelijk de voorbereiding voor de start bouw van de eerste woningen in het gebied. Dit loopt vooruit op het gebiedsbestemmingsplan voor het gehele M4H-gebied. Het ontwerpbestemmingsplan wordt in Q2 2023 ter inzage gelegd en onder voorbehoud van bezwaar en beroep in 2024 vastgesteld.

1.2 Historie

De Merwehaven is nu nog deels in gebruik als havengebied. Met het vertrek van de havenfuncties uit de stad, naar bijvoorbeeld de Tweede Maasvlakte, ontstaat er ruimte om de Merwehaven te herontwikkelen. Dit biedt kansen om het gebied te transformeren van havengebied naar een innovatieve woon-werk omgeving, met een mix van werken, wonen, cultuur horeca en onderwijs. Deze veelzijdige transformatie levert een grote bijdrage aan de groeiopgave van de stad Rotterdam. Om sturing te geven aan deze ontwikkeling is een masterplan opgesteld. Dit masterplan zet de koers uit voor de transformatie van Merwehaven tot een nieuwe gemengde stadswijk.

De afgelopen periode is gewerkt aan een masterplan voor het project Merwehaven, gelegen in het Merwevierhavensgebied (M4H). Merwehaven is het eerste gebied in M4H dat in ontwikkeling zal gaan. Voor heel M4H is in 2019 een Ruimtelijk Raamwerk vastgesteld. Het masterplan Merwehaven is een verdere uitwerking hiervan. Dit masterplan vormt het kader voor transformatie van de Merwehaven naar een gemengde stadswijk. De volgende mijlpalen zijn bereikt:

- 27 juni 2019: Ruimtelijk Raamwerk M4H vastgesteld door de gemeenteraad (19bb16670).
- 15 december 2022: Toekenning bijdrage Woningbouwimpuls van Min. BZK van €11 mln.

1.3 Doelstelling

De doelstelling van het project Merwehaven luidt als volgt: De Merwehaven wordt stapsgewijs getransformeerd tot een aantrekkelijk, robuust, duurzaam en gezond gebied waar gewoond en gewerkt kan worden. Waarbij:

- De identiteit van het gebied behouden blijft;
- Een gemixt programma wordt gerealiseerd, met wonen, werken en voorzieningen;
- Een aantrekkelijke buitenruimte wordt gecreëerd met veel groen;
- Er aantrekkelijke voorzieningen komen, ook voor de (directe) omgeving;
- De creativiteit en innovatie wordt gestimuleerd en blijft behouden in het gebied;
- Het plangebied Merwehaven beter in verbinding komt met de rest van de stad;
- Het project uitgevoerd wordt aan de hand van een (financieel) haalbare aanpak

1.4 Resultaat

Het project Merwehaven is afgerond wanneer het volgende is gerealiseerd: Een tot een aantrekkelijk en duurzaam woon/werkgebied getransformeerde Merwehaven die goed in verbinding staat met de directe omgeving en waarbij er uitwisseling plaatsvindt met de directe omgeving.

Kwantitatief betekent dit dat het volgende programma wordt gerealiseerd:

- 85% wonen, 10% bedrijven, 5% maatschappelijke voorzieningen, waarbij bedrijven het wonen niet mogen belemmeren;
- Ca. 2.500 woningen, verdeeld over de volgende segmenten: 20% sociaal, 40% middelduur, 25% duur, 15% topsegment

2 Ontwikkelingskader

2.1 Besluiten en kaders

De volgende besluiten en kaders zijn op het project van toepassing:

- De Woonvisie 2030 (februari 2018)
- Coalitieakkoord Een Stad (2022-2026)
- Cultuurhistorische Verkenning M4H 2019
- Uitvoeringsprogramma Rivieroevers 2019
- Actieplan Middenhuur (april 2019)
- Rotterdam gaat voor groen (2019)
- Urgentiedocument Rotterdams weerwoord (2019)
- Strategische Verkenning Verstedelijking (juni 2019)
- Hoogbouwvisie (november 2019)
- Doorbouwmanifest (april 2020)
- Rotterdam sterker door (juni 2020)
- Langer Thuis Akkoord (2020)
- Woondeal Zuidelijke Randstad (2019)
- Omgevingsvisie Rotterdam (2021)
- Wijken in Balans (2019)

2.1.1 Juridisch-planologische kaders

Beheersverordening

Voor het gebied is geen bestemmingsplan aanwezig. Voor bijna het hele gebied geldt de in 2013 vastgestelde beheersverordening Industrierrein Merwe-Vierhavens. In feite is dit een voortzetting van de bebouwingsverordening voor handels- en industrierreinen uit 1936. Voor de Keileweg en omgeving geldt een beheersverordening die in de basis een bestemmingsplan uit 1989 is. Merwe Vierhavens is bij Koninklijk Besluit (1992) onderdeel van het voor geluid gezoneerde industrierrein Havens Noordwest/ Oost Frankenland. Woningbouw is in het hele gebied niet toegestaan.

Op dit moment gelden de rechten die bedrijven en grondeigenaren ontleen aan de beheersverordeningen, de omgevingsvergunningen en meldingen in het kader van het activiteitenbesluit.

Gebiedsbestemmingsplan

Steeds meer initiatieven voor M4H passen niet binnen de huidige beheersverordening. Een nieuw bestemmingsplan dat toekomstige ontwikkelingen mogelijk maakt is daarom noodzakelijk. In dit bestemmingplan kan de integrale afweging tussen functies worden gemaakt en kunnen de planologisch-juridische condities worden vastgelegd voor de transformatie van het gebied. Twee voor het gebied cruciale condities zijn het grotendeels opheffen van het gezoneerde industrierrein en het vastleggen van bedrijfscategorieën. Hierdoor wordt het mogelijk om grootschalige woningbouw te realiseren en het juiste bedrijf op de juiste plek te krijgen

Het nieuwe ontwerpbestemmingsplan wordt naar verwachting op 18 april 2023 voorgelegd aan het college (tegelijkertijd met het Masterplan Merwehaven en de grondexploitatie) en gaat daarna ter

inzage en wordt naar verwachting in 2024 vastgesteld door de gemeenteraad. Toch wordt gekozen om de grondexploitatie nu al in uitvoering te laten gaan. Om de voorbereiding voor het bouwen van de woningen te starten is een grondexploitatie in uitvoering noodzakelijk. Deze uitgaven kunnen alleen worden gedaan met een grondexploitatie in uitvoering. Dit is noodzakelijk om in 2025 te beginnen met de bouw van de eerste woningen. Een van de harde eisen vanuit de Woningbouwimpuls subsidie is vooralsnog dat uiterlijk in 2025 wordt gestart met de bouw van de eerste woningen. De toekenning van deze subsidie is nodig om het bestemmingsplan in procedure te kunnen brengen. WBI zorgt ervoor dat de voorgestelde plannen financieel uitvoerbaar worden geacht.

Het risico is vertraging in het proces van bestemmingsplan door bezwaar en beroep. Dit kan ertoe leiden dat start bouw van de eerste woningen in 2025 niet wordt gehaald en dat daarmee de bijdrage uit de Woningbouwimpuls-subsidie (deels) kan komen te vervallen. Dit risico wordt beheerst door gebruik te maken van het gedegen onderzoek in het voorproces (oa NRD en MER-procedure), en het uitvoeren van een uitgebreid participatietraject waarbij belanghebbenden zijn betrokken.

2.1.2 Inhoudelijke kaders

Ruimtelijk Raamwerk M4H

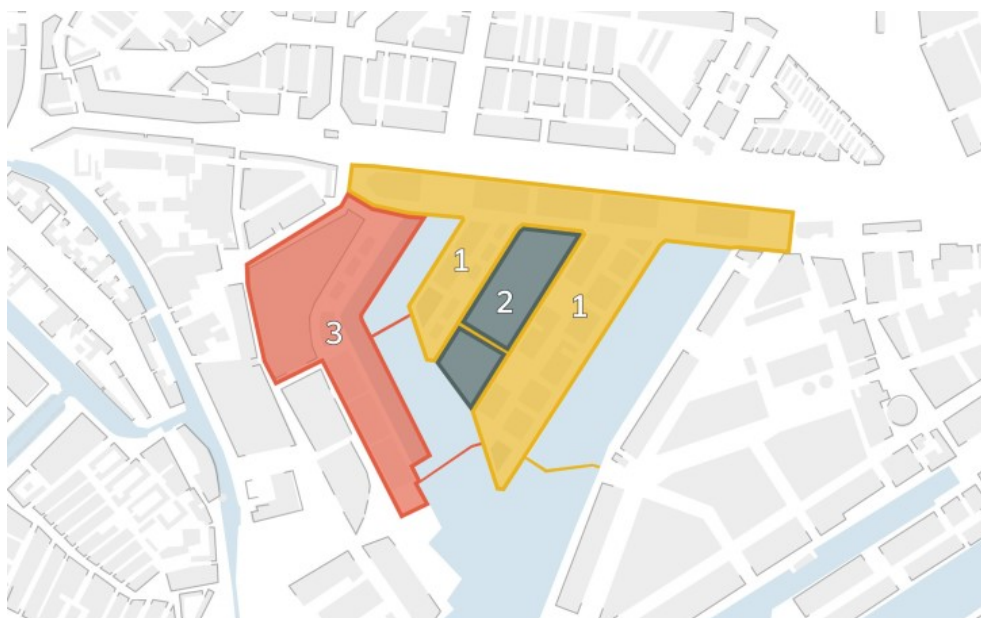
Merwehaven is onderdeel van het Merwevierhavengebied (M4H). Voor dit gebied is in 2019 het Ruimtelijk Raamwerk vastgesteld (19bb16670). Het 'ruimtelijk raamwerk' geeft op hoofdlijnen aan hoe M4H er in de toekomst uit zal zien. M4H is onderdeel van het makers district en ligt op de plek waar stad en haven elkaar ontmoeten. Het profiteert van het beste van twee werelden. De 5 hoofddoelstellingen van het gebied zijn benoemd in de gezamenlijke Visie en Strategie van Havenbedrijf en gemeente Rotterdam:

- Innovatieve bedrijvigheid (met een accent op maakindustrie) en bijbehorende ondersteunende bedrijven aantrekken en faciliteren, van start-up tot corporate;
- Werkgelegenheid voor de volle breedte van de bevolking van de Rotterdamse regio creëren;
- Een open innovatiemilieu met een gevarieerde mix van bedrijven, onderwijs- en kennisinstellingen realiseren;
- Een stedelijk woonmilieu op en rond de Merwepieren realiseren;
- Het gebied als proeftuin en etalage voor de circulaire toekomst van stad en haven ontwikkelen.

2.2 Plangebied

Het gebied Merwehaven ligt op de noordoever van de Nieuwe Maas, tussen Marconiplein en Schiedam. Het gebied is circa 22 hectare groot en nog grotendeels in gebruik als Havengebied. In het gebied zijn in een aantal oude gebouwen bekende ontwerp bureaus gevestigd. Het plangebied ligt geheel buitendijks; de Schiedamseweg vormt de noordelijke grens van het gebied. Het gebied wordt omsloten door de woonwijken Oud-Mathenesse en het Witte dorp aan de noordzijde, in het oosten door het Schiedamse deel van bedrijventerrein Nieuw-Mathenesse en in het westen door het bedrijventerrein Galileipark.

De Merwehaven is opgedeeld in diverse fasen (zie figuur 1). De te openen grex Merwehaven betreft Fase 1 van de gebiedsontwikkeling Merwehaven. Dit gebied is rood omkaderd in figuur 2 en betreft dus de Marconistrip, de Middenvaarpier en de Kortevaarpier. De havenbekkens zijn niet opgenomen in de grondexploitatie. Het middelste havenbekken (fase 2) vormt een beoogde volgende ontwikkeling, met als ambitie een drijvend programma en getijdepark. Het gebied Gustoweg e.o. inclusief het 3^e havenbekken zal pas ontwikkeld worden na 2032, wanneer erfpachtcontracten aflopen en de gronden worden teruggeleverd aan de gemeente Rotterdam.



Figuur 1: Overzichtskaart Merwehaven (met bijbehorende fasen)



Figuur 2: Plangebied grondexploitatie Merwehaven (Fase 1): Marconistrip inclusief de pieren

Het gebied is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. De metrohalte 'Marconiplein' ligt op circa 500 meter afstand en er zijn twee tramhaltes op de Schiedamseweg. Trams 21 en 24 rijden hier en verbinden het gebied met centrum Schiedam en Rotterdam. Station Schiedam bevindt zich op 8 minuten fietsafstand. De aanlegsteiger voor de waterbus bevindt zich in het 1e vaargat, vlak bij de

Citrusveiling. Vlakbij bevindt zich de Stadshaven Brouwerij (met een uitgebreide horecagelegenheid) aan de Galileistaat.

Er zijn diverse winkelgebieden in de omgeving. Schiedam centrum ligt op 7 minuten fietsafstand, net als de winkels onder het dakpark. Het winkelgebied Franselaan in Oud Mathenesse ligt nog dichterbij. De Schiedamseweg is een belangrijke primaire waterkering. Hij vormt een behoorlijke barrière richting Oud Mathenesse met een hoogteverschil van 6 meter. Belangrijke groenstructuren in Oud Mathenesse komen uit op de dijk richting de Merwehaven: de Prof. Poelselaan en de Hogebanweg.

2.2.1 Huidige situatie

Op dit moment is het plangebouw nog niet ingericht als woongebied, maar maakt het officieel nog onderdeel uit van de haven. Per deelgebied wordt een korte beschrijving gegeven.

Marconistrip

Op het deels braakliggende terrein aan de Marconistraat is - in navolging van evenementenlocatie Weelde en vergader- en evenementenlocatie de Fruitvis- volop ruimte om te experimenteren. Tot het moment van ontwikkeling is hier ruimte voor tijdelijke projecten en initiatieven die zich richten op een breed publiek. Het gaat hierbij om placemaking. De initiatieven dragen bij aan de bekendheid van M4H met z'n bijzondere plekken en anticiperen op de voorgenomen woningbouw.



Figuur 3, Marconistrip

Pieren

De pieren bestaan uit de Kortevaarpier (KVP) en de Middenvaarpier (MVP). Op de pieren was tot 2014 Seabrex gevestigd. Op de twee pieren is nu nog Rotterdam Fruit Wharf (RFW) gevestigd. De pieren inclusief waterbekken kades (2e Merwegat) en bijbehorende kades zijn inmiddels overgedragen aan de gemeente.



Figuur 4, De Pieren

Het linkerbekken (3e Merwegat) is gelegen tussen het gebied Gustoweg e.o. (op het vasteland, grenzend aan gemeente Schiedam) en de Kortevaarpier. In de oksel van dit bekken ligt t/m 2026 op basis van een tijdelijke verhuring de Floating Farm, een drijvende koeienboerderij. Het 3e Merwegat en Gustoweg e.o. wordt in 2032 terug geleverd aan de gemeente Rotterdam. In een volgende fase zal

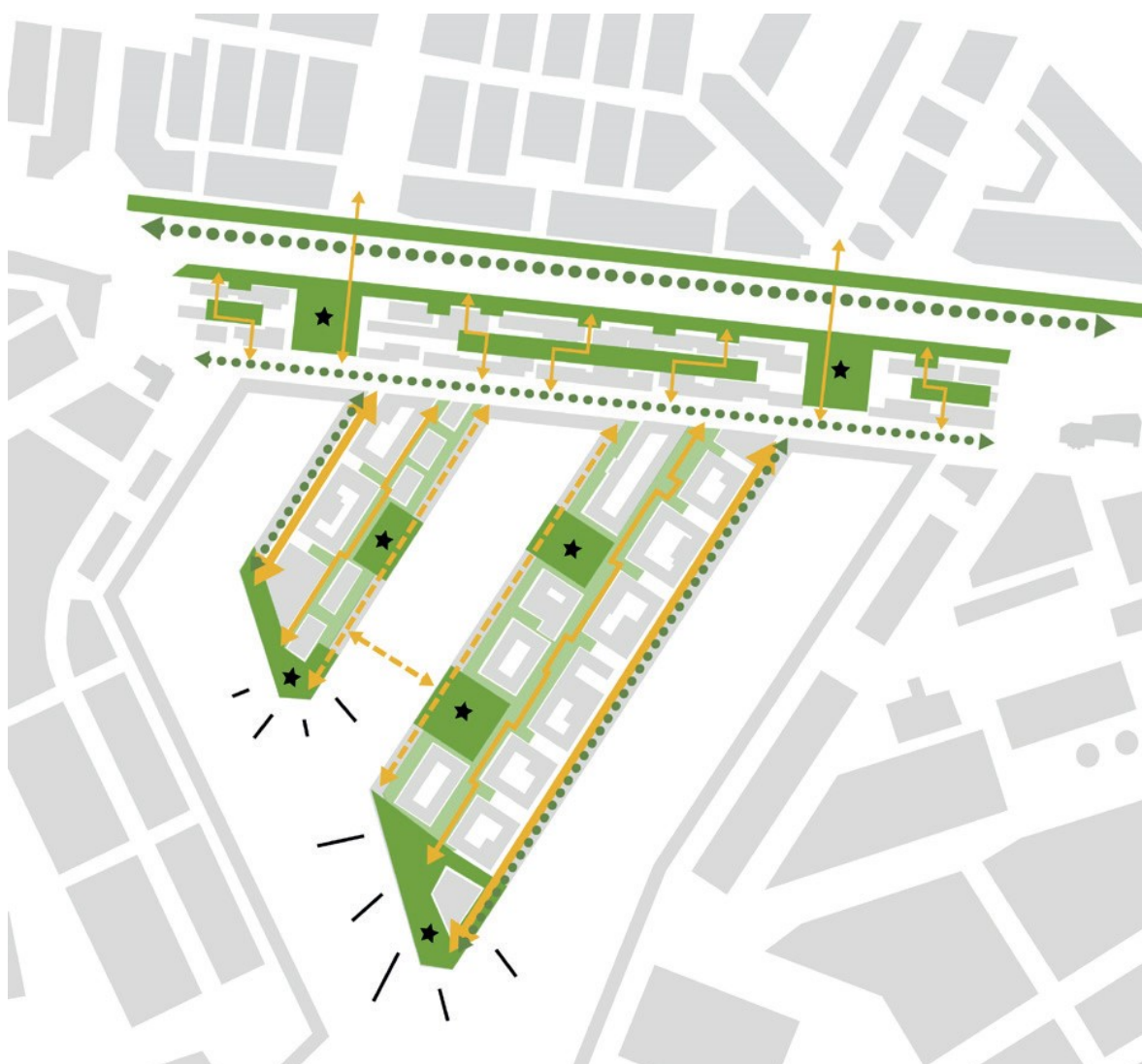
dit ook ontwikkeld worden met een gemengd programma van wonen en werken, inclusief invulling van het waterbekken. Dit maakt geen onderdeel uit van de grondexploitatie.

2.3 Stedenbouwkundige randvoorwaarden

2.3.1 Opzet masterplan

De historie en oorspronkelijke structuur van het havengebied laten we doorklinken in de hoofdropzet. Dit doen we onder andere door het mogelijk te maken dat de oude loodsen en poortgebouwen zo veel mogelijk worden behouden en getransformeerd.

We vinden het belangrijk dat Merwehaven goed is aangesloten op M4H, Oud Mathenesse en de verdere omgeving. Daarom zetten we twee hoofdgroenstructuren door vanuit Oud Mathenesse, over de buitenkades tot aan de groene koppen op de pieren. Zo creëren we een 'Mathenesse aan de Maas'. Vanuit Oud Mathenesse Witte Dorp ontstaan logische verbindingen voor de voetganger en fietser om zo de wijken aan elkaar te verbinden met looproutes (en verblijfsruimtes) tot aan de kades. De buitenruimte is gericht op breed gebruik en niet gekoppeld aan specifieke woningen. De buitenkades van de twee pieren zijn formeel en strak. De hoofdontsluitingsroute loopt via deze buitenkades. Ze vormen als het ware een robuust kader dat een meer ontspannen binnengebied omsluit. Dit biedt ook vanuit geluidsoptiek voordelen. Op de buitenkades na zijn de pieren en de binnengebieden ingericht als verblijfsgebieden, waar de auto te gast is. Hierdoor wordt de ruimte die ontstaat anders gebruikt en is er meer ruimte om te spelen, te verblijven, te wandelen en fietsen.

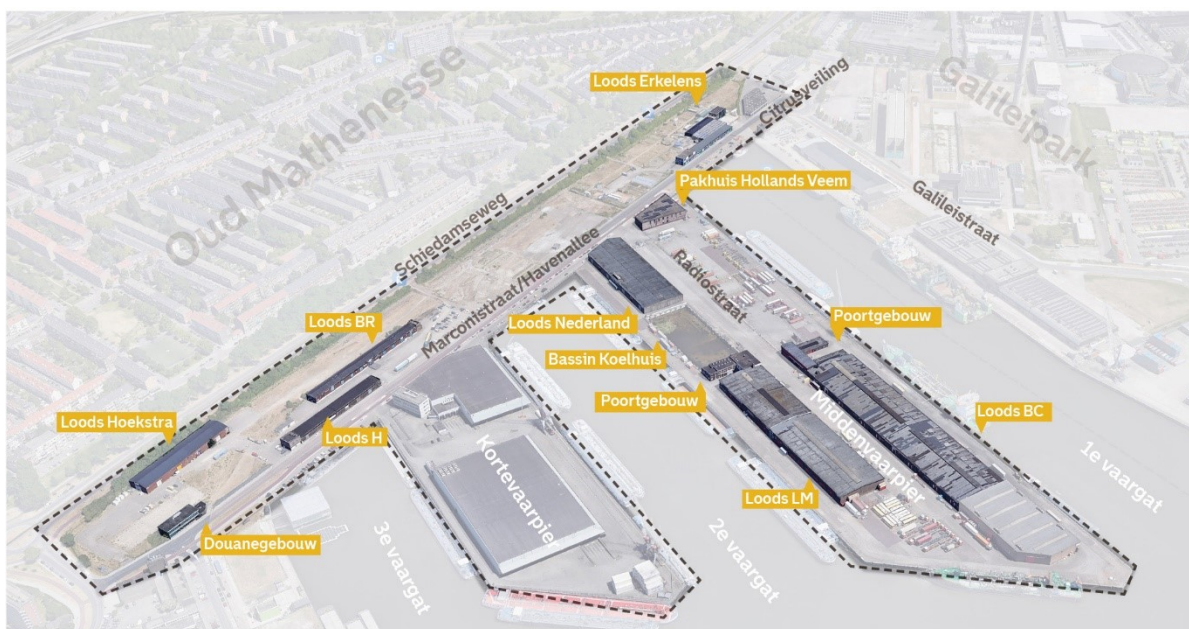


Figuur 5, Groenstructuren

Drie buurtpleinen liggen op de pieren aan het centrale waterbekken. De pleinen vormen de focuspunten van buurten en hebben elk een eigen karakter en identiteit. De beide pieren worden met elkaar verbonden door een brug die ook dienstdoet als calamiteiten voorziening. De bruggen naar en van de kop van de Middenvaarpier vormen een belangrijke langzaam-verkeersverbinding met de omgeving, die in geval van nood ook kan worden gebruikt voor de nood- en hulpdiensten.

2.3.2 Cultuurhistorie en karakteristiek van de plek

Merwehaven is begin 20e eeuw opgezet als een stukgoedhaven. Kenmerkend hiervoor zijn de lange kades, de lange overslagloodsen, de kranen en de sporen. Bijzonder is dat veel van deze elementen in dit gebied behouden zijn gebleven. Voor heel Merwevierhaven is een cultuurhistorische verkenning opgesteld die in 2018 is vastgesteld. Voor het deelgebied Merwehaven zijn tien gebouwen als 'beeldbepalend' aangegeven. Daarnaast wordt de hele Middenvaarpier als een waardevol ensemble aangeduid, evenals de westelijke spoorloodsen in de Marconistrip.



Figuur 6, Beeldbepalende gebouwen

2.3.3 Bebouwing

De twee deelgebieden van Merwehaven, Marconistrip en Pieren, hebben ieder hun eigen karakteristieke bebouwingsstructuur.

Marconistrip

De treinen en wagons zijn verdwenen, wat achter is gebleven zijn fragmenten van spoorrails en enkele spoorloodsen. Een leesbare oost-west richting van de bebouwing, waarbij de gebouwen zich als wagons langs de dijk lijken te bewegen, vormt de basis voor de stedenbouwkundige structuur in de strip. De twee bestaande sets van lange smalle loodsen, worden behouden en ontwikkeld als identiteitsdragers van de twee open plekken.

Het bouwvolume in de Marconistrip wordt opgedeeld in verschillende op elkaar gestapelde volumes, met de spoorloodsen als kleinste bouwsteen. De bebouwing varieert sterk in hoogte, van 10 tot maximaal 40 meter hoogte.

De Pieren

Historisch gezien hebben de pieren een rationele, duidelijk herkenbare structuur. De bebouwingszones op de pier volgen in hoofdlijn de oorspronkelijke bebouwingszones van de loodsen, de rooilijnen aan de kade-zijde wordt ingegeven door de technische reserveringen van de kademuuren. De rooilijn aan de kades zijn dan ook strak. De gebouwen zijn aan deze geluidsbelaste zijde hoger, zodat een geluidsluwer binnenmilieu gecreëerd wordt. De gebouwen op de pier presenteren zich als lijnvormige, robuuste blokken aan het water. Hoewel de bebouwingszones uit een zijn gezet in losse blokken, zoeken de blokken naar aansluiting op elkaar. Op deze wijze worden de steegjes een ruimtelijke onderbreking, maar blijft de visuele eenheid van de blokken gehandhaafd. Verschillende blokken vormen op deze wijze samen één 'loods'. Ieder blok heeft een duidelijke, dubbelhoge plint geïnspireerd op de loodseuren welke ruimte biedt voor markers en bewoners. De laag hierboven is stevig en eenvoudig, met kleine verspringingen in hoogtes tussen 17

en 23 meter. Met een blokmaat van circa 45 meter wordt een gesloten bouwblok gecreëerd waarin een binnentuin gelegen is. De torens vormen duidelijke accenten door hun hoogte van 50 meter, maar ook door een afwijkend materiaalgebruik.

2.3.4 Buitenruimte

Merwehaven wordt een groene stadswijk. De buitenruimte kent een gelaagde opzet. De hoofdstructuren zoals de buitenkades en de dijkzone verbinden het gebied met zijn omgeving. Buurtplekken vormen collectieve knooppunten in de wijk. In het midden van beide pieren bevindt zich een slingerende route voor langzaam verkeer. Deze wordt ook gebruikt voor calamiteiten en incidenteel autogebruik. De binnenkade, grenzend aan het centrale havenbekken, is alleen bedoeld voor voetgangers. Het semipublieke binnengebied van de Marconistrip is toegankelijk via een padensysteem.

Omdat de auto wordt geparkeerd in mobiliteitshubs, krijgen de voetgangers, fietsers en het groen veel ruimte op straat. Kenmerkend voor de straatprofielen van de havenallee en de buitenkades zijn de “flexzones”, die gebruikt kunnen worden voor o.a. laden en lossen, afvalcontainers en fietsparkeren. Deze zones geven flexibiliteit in de inrichting van de openbare ruimte en maken hem toekomstbestendig voor eventuele programmatische veranderingen (als de behoefte anders wordt in de toekomst, kunnen de flexzones een andere invulling krijgen).

In het kader van circulariteit, maakt de materialisatie van de openbare ruimte zoveel mogelijk gebruik van hergebruikte materialen. De verhardingselementen zijn een selectie van standaard materialen uit de handboeken van de gemeente en het Havenbedrijf Rotterdam aangevuld met nieuwe materialen. De belangrijkste afwijkingen ten opzichte van de standaard materialen bevinden zich op de Havenallee en in de flexzones. De Havenallee is een belangrijke ruimtelijke drager die het hele Merwe-Vierhavens gebied verbindt en waar belangrijke cultuurhistorische brandpunten aan zijn gekoppeld. Om deze stedelijke boulevard een bijzondere uitstraling te geven, worden hier hoogwaardige gebakken verhardingselementen toegepast. In de flexzones worden grasbetontegels gebruikt. Dit nieuwe materiaal wordt geïntroduceerd om de waterinfiltratie en vergroening van de straat te bevorderen.

Merwehaven wordt een natuur-inclusieve wijk waarbij wordt ingezet op het versterken van de bestaande (haven)biodiversiteit. De pieren krijgen een ruige vegetatie met een zogenaamd schraal milieu dat klimaatbestendig en weinig onderhoud nodig heeft (dus lagere beheerkosten). Door de lokale eigenschappen van de grond zal voor de aanleg van het groen een (nog nader te bepalen) speciaal watersysteem nodig zijn.

2.3.5 Verkeer en parkeren

Conform de Mobiliteitsstrategie M4H wordt ingezet op ruimte-efficiënte en duurzame vormen van mobiliteit. Hiermee komt de toedeling in de ruimte meer in balans. Dit is nodig om de gebiedsontwikkeling van heel M4H mogelijk te maken. De druk op de ruimte in de stad is groot. Door deze strategie toe te passen en ook te richten op andere mobiliteitsvormen is de bereikbaarheid van het gebied geborgd en loopt het verkeer niet vast. Het aanpassen van de wegenstructuur om zodoende meer verkeer te kunnen verwerken, is niet wenselijk gezien de grote gevolgen van meer verkeer voor de luchtkwaliteit, het geluid en de fysieke impact van het verkeer op de omliggende wijken als Schiedmond, Bospolder-Tussendijken en Oud Mathenesse Witte Dorp (OMWD). Nu al

(zonder aanpassingen) zijn er verzoeken vanuit de Wijkraad OMWD die er voor pleiten om de huidige impact van de Tjalklaan op de omgeving en het functioneren van de wijk te verkleinen. Tot slot zijn vanuit Rijkswaterstaat naar aanleiding van het Vooroverleg in het kader van het Voorontwerp-bestemmingsplan vragen gesteld over de toename van het wegverkeer op de ring/A20 die er voor pleiten om de toename van het verkeer op de toe- en afritten te beperken. Deze pleit eveneens voor andere vervoersvormen. Het uitgangspunt is dat de auto's van bewoners en bezoekers worden geparkeerd in de mobiliteitshubs die worden gerealiseerd. Dit zijn gebouwde parkeervoorzieningen, waar ook deelmobiliteit beschikbaar is. Bovendien zal het een knooppunt in de wijk zijn met bijpassende voorzieningen zoals pakket-ophaalservice en reparatieservices.

In de Merwehaven worden tenminste drie mobiliteitshubs gerealiseerd. Om deze te kunnen bereiken worden de Havenallee en de beide buitenkades goed bereikbaar voor autoverkeer, het resterende deel van Merwehaven wordt ingericht als verblijfsgebied, de auto is hier te gast. Alle woningen blijven per auto bereikbaar, maar alleen voor incidenteel gebruik. Twee mobiliteitshubs bevinden zich in de Marconistrip, nabij de hoofdfietsroute en de tramhaltes op de Schiedamseweg: een aantrekkelijk mobiliteitsknooppunt. Op de pieren komen één tot drie hubs. De ambitie is te richten op de realisatie van in totaal drie hubs, waar ruimte is voor ca 1400 parkeerplaatsen. In dit model wordt in hoge mate gebruik gemaakt van andere vervoersvormen, zoals openbaar vervoer en deelvervoerssystemen.

In de grondexploitatie is uitgegaan van het principe dat de woningen zonder eigen (ondergrondse) parkeergarage worden ontwikkeld.

2.3.6 Klimaat & milieu

T.a.v. klimaatadaptatie en duurzaamheid is veel onderzoek gedaan en worden in dit plan de nodige maatregelen getroffen. Door zijn ligging aan de rivieroever is Merwehaven blootgesteld aan veel wind, geluid en water. Het is daarom belangrijk om goede beschutte plekken te creëren voor een prettig leefklimaat. De context maakt dat er veel hinder is van industriegeluid en het geluid dat schepen produceren, zelfs van de overkant van de rivier. Daarom zetten we in op bouwblokken met binnenhoven die geluidsluwer zijn. Dit is echter in het merendeel van de gevallen nog niet voldoende om op woningniveau een aanvaardbaar geluidsniveau te behalen. Daar waar de gevels te belast zijn moeten geluidsmaatregelen worden getroffen. Een voorbeeld daarvan is een glazen serre. Deze biedt ook beschutting tegen windhinder.

De nieuwbouw in de Merwehaven bestaat uit woningen met een zo laag mogelijk energieverbruik. Er zal gebruikt worden gemaakt van WKO-systemen die warmte/koude halen uit de grond en rivierwater. Op piekmomenten zal het worden ondersteund door het warmtenet. Hittestress in het gebied wordt voorkomen door zonwerende gevelbekleding zoals louveres, groene daken en groene inrichting van de buitenruimte. De ondergrond houdt matig water vast. Om voldoende water ter beschikking te hebben voor bomen en beplanting wordt regenwater opgevangen en geleid naar infiltratiekratten. Deze geven het water dan geleidelijk af aan de ondergrond. Het buitendijkse gebied is reeds flink opgehoogd. Alleen de Middenvaarpier voldoet niet volledig aan de stads-breed vastgestelde hoogte voor buitendijkse gebieden, omdat dit botst met behoud van de cultuurhistorisch waardevolle loodsen. Hier worden aanvullende maatregelen voorgesteld in het ontwerp van zowel de panden als het ontwerp van de buitenruimte, om er voor te zorgen dat hier op een verantwoorde manier een nieuwe stadswijk ontstaat.

2.4 Ruimtegebruik

Het totale exploitatiegebied is 219.700 m² groot.

Ruimtegebruik	M2	Percentage
Uitgeefbaar	85.570	39%
Verharding	53.589	24%
Groen	80.530	37%
Water	0	0%
Totaal	219.689	100%

Tabel 1: Ruimtegebruik in m²

2.5 Programma

Merwehaven wordt een vernieuwende stadswijk met ruimte voor experiment en innovatieve makers. Het voormalige havengebied zal worden getransformeerd naar een stedelijk gebied van zo'n 22 ha groot met een hoge dichtheid (fsi 2) en ca 2500 woningen. De woningen worden als volgt verdeeld over de volgende segmenten: 20% sociaal, 40% middenduur, 25% duur en 15% topsegment. Er wordt sterk ingezet op een wijk waarin wonen en werken zijn gemengd. Een gemengde wijk biedt veel levendigheid en kruisbestuiving van activiteiten. Alhoewel de nadruk op wonen ligt zal 10% van het programma uit werken bestaan. Daarbij wordt ingezet op een ecosysteem van innovatieve bedrijven. Deze hebben hun focus rond de mobiliteitshubs, de Havenallee en het begin van de Middenvaarpier rond en in beeldbepalende loodsen. De voorzieningen, zoals een school en een gezondheidscentrum, bevinden zich rond drie buurtplekken en rond de hubs.

De woonmilieus worden de komende periode verder verdiept. De hieronder opgenomen opgave van programma, doelgroepen en typologieën is passend binnen het telmodel. Qua doelgroepen wordt gericht op allerlei stedelijke huishoudens: gezinnen met kinderen, één- en tweepersoonshuishoudens, settlers en ouderen

Programma	Aantal woningen	Aantal kavels	BVO bedrijven m ²	BVO maatschappelijk m ²
Totaal	ca. 2.500	27	ca. 30.000	ca. 15.000

Tabel 2: Programma

2.5.1 Wonen

Rotterdam wil een aantrekkelijke stad zijn om in te wonen, voor Rotterdammers van nu en van de toekomst. Om dit te bereiken wordt ingezet op variatie in woningtypes en woonmilieus, kwaliteit en duurzame woningen en een goede mix van prijssegmenten.

In Merwehaven wordt een nieuw woonmilieu toegevoegd aan de stad; een woonmilieu waar de historische haven voelbaar is en waar contact met het water altijd dichtbij is. Een plek met ruimte voor experiment, zoals collectief wonen en het delen van voorzieningen.

Binnen de gehele M4H-ontwikkeling is deelgebied Merwehaven het meest rustige woonmilieu, met qua functie de nadruk op wonen. Deelgebieden binnen Merwehaven bieden onderscheidt in woningtypologie, doelgroep en segmentering. Een zorgvuldige spreiding hiervan is van belang. De Marconistrip, de korte en lange pier zullen een mix bieden aan woningtypen en prijssegmenten.

Vanwege de nabijheid van Oud-Mathenesse en de aansluiting op het openbaar vervoer is de Marconistrip een logische plek voor de appartementen voor bijvoorbeeld ouderen en kleine huishoudens in het sociale en middensegment.

De lange pier biedt naast wonen, ook ruimte aan openbare voorziening en zal grotere gezinswoningen kennen. Aan de buitenzijde van de pier vormen stadswoningen een meer formele zijde en aan de binnenzijde plek om even te zitten en te spelen. De korte pier is het meest rustige woonmilieu. Hier is de mix met andere functies dan wonen het kleinst. De woningen zijn hier groter en vallen overwegend binnen de hogere segmenten.

Er wordt voor alle prijssegmenten gebouwd, maar de nadruk ligt op het betaalbare segment (sociaal en middensegment samen). Merwehaven wil een inclusieve wijk zijn waarbij alle Rotterdammers een goede plek kunnen vinden om te wonen. Bewoners zullen binnen het plangebied in staat zijn een wooncarrière te maken; starten als 1- of 2 persoons huishouden en doorgroeien naar bijvoorbeeld een gezinswoning. Tegelijk zullen er ook woningen geschikt zijn voor ouderen, die bijvoorbeeld vanuit Oud-Mathenesse kunnen verhuizen en een woning met nieuwbouwkwaliteit en goede toegankelijkheid kunnen betrekken. Zo proberen we aan te sluiten op de vraag vanuit omliggende wijken met betrekking tot woningtypologieën.

2.5.2 Werkprogramma en voorzieningen

Levendige stadswijk en innovatiemilieu

Merwehaven wordt een levendige stadswijk waar gewoond en gewerkt wordt. In de plinten van de gebouwen vind je diverse bedrijvigheid, van ateliers tot co-workspaces tot kleine werkplaatsen voor creatievelingen, kunstenaars en innovatieve ondernemers die werken aan huis. De gevels vormen als het ware de etalages van het makerdistrict in bedrijf. Het beoogde programma is een mix van technologische maakbedrijven en creatieve & ambachtelijke makers. De meeste bedrijvigheid bevindt zich tussen de drie mobiliteitshubs: het middengedeelte van de havenallee en het begin van de lange Pier. Hier zijn ook stedelijke voorzieningen zoals een buurtsupermarkt, een basisschool met kinderdagverblijf, sportfaciliteiten in de buitenruimte en een gezondheidscentrum beoogd.

Ruimtelijke condities

In het gebied is vooral ruimte voor kleine (50-250 m²) en middelgrote functies met een ruime bandbreedte van 250 m² tot 1000 m². Een voordeel van de bedrijfsruimten in de medium categorie is de schaalbaarheid; binnen hetzelfde maatsysteem is schakeling van ruimtes eenvoudig. Uitgangspunt is dat bedrijvigheid zich goed laat mengen met de woonfunctie (niet meer dan milieucategorie 2). Bereikbaarheid met OV, fiets en lopend of de services van de HUBS zijn uitstekend. Bedrijvigheid die intensieve logistieke activiteiten vergt is ongeschikt in dit stedelijke woon-werkmilieu.

Ook is er ruimte voor stadsgebonden bedrijvigheid die vanwege hun klanten- en werknemerskring aantoonbaar afhankelijk zijn van bedrijfsruimte in de stad. En voor een aantal startende technologische maakbedrijf tot 1000 m², met als aandachtspunt voor deze grotere korrel de plintbeleving vanaf de straat.

2.6 Ontwikkelingsstrategie

2.6.1 Adaptief en flexibel

De ontwikkelstrategie geeft kaders voor de uitvoering van het masterplan en bestemmingsplan. De ontwikkelstrategie is flexibel en beweegt mee met de realisatie. Dat is nodig omdat een gebiedsontwikkeling zoals dat van Merwehaven 10 jaar of meer in beslag kan nemen. Door adaptief te zijn, bieden we de komende jaren ruimte aan onverwachte inzichten, maatschappelijke en economische ontwikkelingen en ideeën die Merwehaven kunnen verrijken.

2.6.2 Actief grondbeleid

De gronden binnen de Merwehaven zijn volledig in eigendom van de Gemeente Rotterdam, waardoor de gemeente zelf de regie heeft op de ontwikkeling. Uitzondering hierop is een klein deel van de grond (ca. 0,6% van de totale oppervlakte), waarvan het erfpachtcontract van de erfpachter op 31 december 2025 afloopt. Daarna zal dit stuk grond worden overgedragen aan de gemeente. Er is sprake van actief grondbeleid waarmee de gemeente zelf bepaalt hoe en wanneer delen van de uit te geven gronden naar de markt worden gebracht. Daarnaast opent de gemeente een grondexploitatie en is zij opdrachtgever voor het bouw- en woonrijp maken.

2.6.3 Openbare aanbestedingsprocedure

De percelen worden in principe via een openbare aanbestedingsprocedure op de markt gebracht. Een uitzondering kan mogelijk worden gemaakt voor enkele kavels die zijn bedoeld voor sociale woningbouw en waar vanwege de gemaakte prestatieafspraken met woningbouwcorporaties (BOK Wijken in Balans) kan worden beargumenteerd dat een specifieke woningbouwcorporatie kan worden gezien als enige serieuze gegadigde. Uitgangspunt voor de uitgifte is gunning aan een breed scala van ontwikkelaars waardoor er minder economisch, juridisch en financiële afhankelijkheid van één ontwikkelaar ontstaat. Door te kiezen voor overzichtelijke hoeveelheden per aanbesteding wordt het risico van de ontwikkelaar beperkt en wordt flexibel omgegaan met fluctuaties in de markt. Praktisch betekent dit dat er wordt gekozen voor bouwplots van ca 50-200 woningen, eventueel in combinatie met gemixte werkfuncties en voorzieningen.

2.7 Fasering

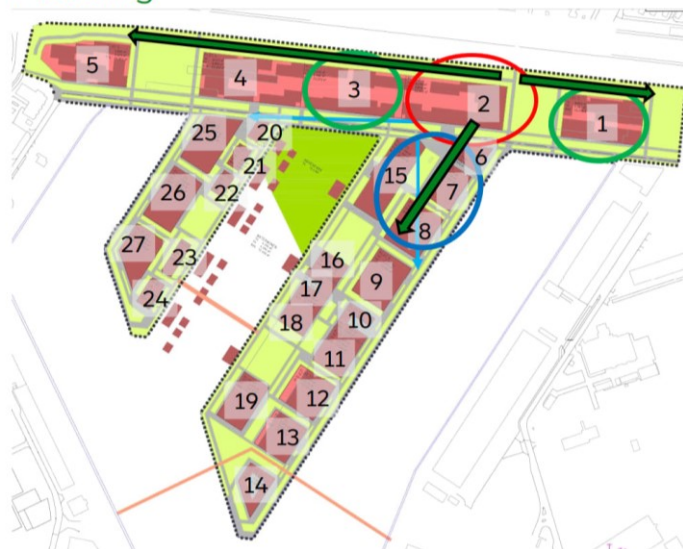
De fasering van de gebiedsontwikkeling start zo dicht mogelijk bij de bestaande stad (Oud Mathenesse en Witte Dorp) en de tramhalte Schiedamseweg. Vervolgens wordt het gebied uitgegeven in plots en grofweg ontwikkelt vanaf oost naar west. Doordat de nieuwe gebiedsentree aan de westzijde nog verder wordt uitgewerkt en de gemeente daarnaast placemakers zoals Weelde en Fruitvis (perceel 1) zolang mogelijk in het gebied willen houden starten we niet op perceel 1, maar het naast gelegen perceel op de Marconistrip of aan het begin van de Middenvaarpier (cluster percelen 6,7 ,8, 15)

Gezien de bouwvelden op de Marconistrip en de pier verschillend van signatuur zijn kan zowel op de strip als noordzijde van de Middenvaarpier afwisselend of tegelijkertijd worden gebouwd. De zuidelijke koppen van de pieren zijn als laatste aan de beurt. Hier wordt gestart met de ontwikkeling vanaf 2032 wanneer het bedrijf Van Uden vertrekt naar een alternatieve locatie.

Voorafgaand aan de bouw dienen per gebied de werkzaamheden voor het bouwrijp maken afgerond te zijn. Deze werkzaamheden zijn leidend voor de start bouw. Bij de afronding van elke fase hoort

tevens het woonrijp opleveren van elk deelgebied. Elke tussenfase in de ontwikkeling levert een goed (voorlopig) 'eindbeeld' op.

Fasering



Start:

- Zo dicht mogelijk bij de tramhalte
- Plot gekoppeld aan Oud-Mathenesse Witte Dorp aanhechten bestaande stad

- **Fase 1:** start perceel 2, start bouw 2025!
- **Fase 2:** perceel 6,7,8, 15 uitgifte vanaf 2026
- **Fase 3:** perceel 1 (afhankelijk voortgang aanleg nieuwe entree of doorzetten naar westen (perceel 3))

Aandachtspunten:

- Kavel 1 afhankelijk voortgang nieuwe entree
- Kavel 5 afhankelijk van ontwerp aansluiting weg en discussie dijk Schiedam
- Zuidelijke koppen pieren na vertrek Van Uden mogelijk

Figuur 7, Fasering

3 Grondexploitatie

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de begroting van Merwehaven. De Merwehaven is in de huidige situatie een IVA-project (Immateriële Vaste Activa) en een MVA-project (Materiële Vaste Activa). De boekwaarden van beide projecten worden naar de nieuwe grondexploitatie meegenomen.

3.1 Causaliteit

Het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) stelt dat bestedingen in de openbare ruimte dienen te worden afgewogen op de verhouding van het algemeen nut versus het nut voor de grondexploitatie.

Onderdeel van de grondexploitatiebegroting zijn de toekomstige investeringen in de buitenruimte langs de Marconistrip en op de Langevaarpier en Kortevaarpier. Van alle betreffende investeringen kan gesteld worden dat deze uitgevoerd worden ten dienste van de grondexploitatie Merwehaven. Deze investeringen zouden dus niet plaatsvinden als er geen grondexploitatie zou zijn.

Naast de bovengenoemde investeringen zijn er ook infrastructurele ontsluitingen die niet volledig toe te rekenen zijn aan de grondexploitatie. Dit zijn de brugverbinding Middenvaarpier – Galileipark en de twee aantakkingen vanuit de Merwehaven op de Schiedamseweg.

De brugverbinding Middenvaarpier – Galileipark wordt uitgevoerd als langzaam verkeerverbinding en zorgt ervoor dat de deelgebieden Merwehaven en Keileweg/Nieuw-Mathenesse op een kwalitatief hoogwaardige manier met elkaar worden verbonden. Het profijt van de brug wordt primair genoten door de toekomstige bewoners van de Langevaarpier van de Merwehaven en gebruikers van de projectgebieden Keileweg/Nieuw-Mathenesse. In beginsel achten wij (op basis van extern advies van Fakton) het toerekenen van 50% van de kosten van deze investering realistisch. Bij het toerekenen van de kosten voor deze maatregel aan het project wordt echter ook rekening gehouden dat de gemeente in de verdere toekomst een tweede brug zal aanleggen, waarmee de brug onderdeel wordt van een doorgaande verbinding. Om die reden wordt een toerekeningpercentage van 25% van de kosten realistisch geacht. Deze kosten zijn in de grondexploitatie opgenomen en deze onderbouwing is ook aangehouden voor de aanvraag van de Woningbouwimpuls-subsidie.

De twee aantakkingen vanuit de Merwehaven op de Schiedamseweg dragen bij aan de ontsluiting van het plangebied Merwehaven. Het betreft één entree voor autoverkeer en één langzaam verkeer entree. De Schiedamseweg aan de noordzijde van het plangebied vormt de grote verbindingsweg van Schiedam naar het westelijk deel en de binnenstad van Rotterdam. Voor beide aantakking geldt dat er geen verbinding wordt gemaakt met de bestaande woonwijk ten noorden van de Schiedamseweg. De realisatie van beide aantakking op de Schiedamseweg dienen puur ter ontsluiting van het projectgebied Merwehaven. Vanuit een voorzichtigheidsprincipe wordt 75% van deze publieke investering toegerekend aan het project Merwehaven en 25% van het profijt bij de toekomstige gebruikers van de Schiedamseweg.

De grondexploitatie Merwehaven heeft een looptijd van 2023 tot en met 2034

3.2 Parameters

Binnen deze grondexploitatie wordt gebruik gemaakt van de voor 2023 vastgestelde parameters.

- Kostenstijging 5% voor de jaren 2023 en 2024 en vanaf het jaar 2025 2%
- Opbrengstenstijging 0% voor de jaren 2023 en 2024, vanaf het jaar 2025 tot en met 2032 1% en vanaf 2033 0%
- Rente/ discontovoet 0,8% resp. 2,0%

3.3 Apparaatskosten

Voor de apparaatskosten is het standaard plankostenmodel gebruikt. Onder de apparaatskosten vallen de kosten van de procesbegeleiding van de uitvoering. Dat wil zeggen de kosten voor projectmanagement, planeconomie, markt- en contractspecialisten, algemeen civieltechnische planbegeleiding, stedelijke inrichting, communicatie, planner, duurzaamheid en de kosten van ondersteuning op juridisch- en kartografisch gebied.

3.4 Verwerving

Gemeente Rotterdam is in het bezit van alle gronden, die tot de scope van de grondexploitatie horen. De Rotterdam Fruit Wharf is in het jaar 2021 verworven. Deze locatie is als Materiele Vaste Activa (MVA) opgenomen. De boekwaarde uit de MVA wordt in de grondexploitatie ingebracht en is de berekeningen meegenomen.

3.5 Bouwrijp maken

De kosten voor het bouwrijp maken zijn door het Engineeringsbureau van de gemeente geraamd en in de grondexploitatie overgenomen. Het bouwrijp maken bevat de volgende activiteiten die nog worden gerealiseerd:

- Sloopwerkzaamheden
- Saneren
- Opbreken buitenruimte
- Aanleggen bouwwegen
- Werkzaamheden kabels en leidingen
- Opruimen bestaande inrichting
- Ophogen buitenruimte
- Aanbrengen riolering

Over de kosten voor het bouwrijp maken is met 18% aan engineering voor de voorbereiding en toezicht op de uitvoering gerekend.

3.6 Woonrijp maken

De kosten voor het woonrijp maken zijn door het Engineeringsbureau van de gemeente geraamd en in de grondexploitatie overgenomen.

Het woonrijp maken bevat de volgende activiteiten die nog worden gerealiseerd:

- Inrichten buitenruimte
- Aanleggen wadi's
- Aanleggen Krattensysteem
- Aanleggen zitrand met waterkerende functie
- Infrastructurele ontsluitingen zoals:

- Twee aantakkingen vanuit de Merwehaven naar de Schiedamseweg (toerekenbaarheid van 75% van de kosten aan de grondexploitatie)
- Brug tussen de Kortevaarpier en Langevaarpier (toerekenbaarheid van 100% van de kosten aan de grondexploitatie)
- Brug tussen de Langevaarpier en Galileigebied (toerekenbaarheid van 25% van de kosten aan de grondexploitatie)

De kosten voor het woonrijp maken zijn geraamd op basis van eenheidsprijzen passend bij de Rotterdamse stijl en recent opgestelde Handboek Buitenruimte M4H en de uit het stedenbouwkundige plan afgeleide oppervlakte voor verharding, groen en water. Het woonrijp maken omvat alle maatregelen die na de bouw nog worden gerealiseerd. Onder meer worden de bouwstraten van een definitieve verharding voorzien, trottoirs, groen, een speelplek, openbare verlichting en brandkranen aangelegd.

Over de kosten voor het woonrijp maken is met 18% aan engineering voor de voorbereiding en toezicht op de uitvoering gerekend.

3.7 Overige kosten

Onder de overige kosten is de onzekerheidsreserve opgenomen. De onzekerheidsreserve is de uitkomst van de risicoanalyse. Deze wordt besproken in paragraaf 3.9. De kosten en opbrengsten worden geraamd op basis van de meest reële raming van de kosten van de werkzaamheden of opbrengsten bij het programma. Binnen de grondexploitatie wordt daarnaast budget gereserveerd (de onzekerheidsreserve) om overschrijdingen door tegenvallers te verkleinen. Het zekerheidspercentage dat wordt aangehouden is 85% en daarmee in lijn met het gemeentelijke beleid.

De onzekerheidsreserve wordt niet gebruikt om onzekerheden die buiten de projectscope vallen af te dekken. Voorbeelden hiervan zijn een scopewijziging of bepaalde portefeuillebrede risico's (bijvoorbeeld het risico dat bepaalde wet- en regelgeving verandert). Bij een scopewijziging van enige omvang zal de grondexploitatie met de voorgestelde wijziging opnieuw worden voorgelegd aan de raad. De portefeuillebrede risico's worden afgedekt via het concernbrede weerstandsvermogen.

Zoals eerder toegelicht, worden in de Merwehaven geen reguliere (ondergrondse) parkeergarages gerealiseerd, maar (bovengrondse) mobiliteitshubs. In de grondexploitatie worden de kosten van de zogenaamde onrendabele top van de mobiliteitshubs gedekt. Onderzocht wordt de mogelijkheid tot oprichten van een mobiliteitsfonds. De zogenoemde onrendabele top kan dan worden ingezet als afdracht voor het mobiliteitsfonds. De daadwerkelijke investering en exploitatie is geen onderdeel van de grondexploitatie en onderdeel zijn van de businesscase van de toekomstige exploitant(en) van deze hubs.

Tot de overige kosten horen ook kosten voor intern en extern onderzoek. Voor het ramen van deze kosten is het standaard plankostenmodel gebruikt. Daarnaast kent de grondexploitatie enkele objecten die worden getransformeerd. In de tijdelijkheid genereert de grondexploitatie huurinkomsten en maakt de beheerskosten voor deze objecten.

3.8 Uitgifte grond

Voor de bouwvelden van de grondexploitatie is middels het gemeentelijke grondwaardemodel een opbrengstenraming opgesteld. De grondprijzen van de woningen zijn in deze fase residueel bepaald. Aan de hand van de comparatieve methoden zijn de gemiddelde vrij op naam prijzen van woningen in de directe en vergelijkbare omgeving onderzocht. Vanuit deze vrij op naam prijzen in combinatie met de bepaalde bouwkosten is de grondprijs per woning bepaald. Voorgaand aan de daadwerkelijke gronduitgifte zal een taxatie van de grondwaarde door een onafhankelijke taxateur plaatsvinden.

De Merwehaven is geluidbelast-gebied. Dat maakt het noodzakelijk om geluidsmaatregelen te treffen aan woningen die in het gebied worden gerealiseerd. De extra kosten voor de geluidsmaatregelen zijn in de bouwkosten als onderdeel van de grondwaarde opgenomen.

Het overgrote deel van de loodsen op de Middenvaarpier en de Marconistrip zijn als cultuurhistorisch aangemerkt. De gemeente kiest er vanuit financiële overwegingen voor om slechts een deel van de loodsen met een cultuurhistorische waarde te behouden. De kosten voor de transformatie van deze objecten zijn in de bouwkosten als onderdeel van de grondwaarde opgenomen.

Voor de sociale huurwoningen, de maatschappelijke voorzieningen en bedrijfsruimten zijn de vaste grondprijzen uit het Grondprijsbeleid 2013 van de gemeente gehanteerd.

3.9 Subsidies en overige opbrengsten

Het financiële tekort van de grondexploitatie wordt middels de Woningbouwimpuls 4^{de} tranche subsidie van het Rijk en de aanvullende cofinanciering van de gemeente gedekt.

3.10 Risico's en kansen

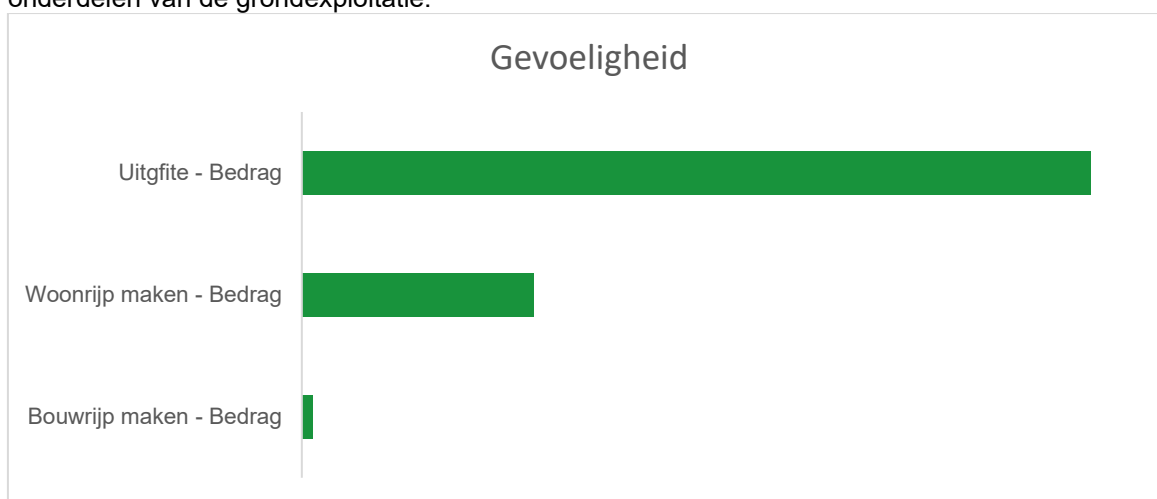
In de risico-inventarisatie zijn risico's benoemd die door middel van scoring op kans van optreden en impact op tijd, geld en projectdoelen op volgorde van impact zijn gezet. Het betreffen de projectrisico's en niet de portefeuillerisico's. De portefeuillerisico's (marktrisico's), zoals rente en de indexatie van kosten en opbrengsten worden middels de weerstandcapaciteit op grondexploitatie-portefeuillenniveau gedekt. De risico's met de hoogste score zijn:

- Het hebben van te weinig personele capaciteit op het project. Dit risico heeft als gevolg vertraging in de planvorming en hogere kosten voor het project.
- Meer maatregelen voor de geluidswerende maatregelen nodig dan voorzien. Dit risico kan ontstaan doordat het niet lukt om geluid producerende bedrijven uit te plaatsen en praktijk kan afwijken van de geluidsmodellen. Het gevolg kan zijn dat het project onhaalbaar is of het alleen bouwen van dure woningen. Daarnaast zouden hogere additionele bouwkosten resulteren in een lagere grondopbrengst en dus een negatief effect hebben op het financiële resultaat van de grondexploitatie.
Dit risico wordt beheerst door de maatregelen in het ontwerpen stedenbouwkundig plan mee te nemen en bedrijven die overlast veroorzaken vervroegd uit te plaatsen. Eveneens als het inzetten op versnelde transformatie van huidige havenactiviteiten.
- De mobiliteit hubs komen niet van de grond. Doordat de nieuwe bewoners en ontwikkelaars niet klaar zijn voor deze innovatieve vorm van mobiliteit en er te weinig in het proces wordt geïnvesteerd. Met als gevolg dat er meer kosten ontstaan voor aanvullende parkeervoorzieningen en infrastructuur, waarmee de mobiliteitsstrategie moet worden aangepast. Dit risico wordt beheerst door voorafgaand marktonderzoek uit te voeren en de mobiliteit hubs gefaseerd te realiseren.

- Het niet onherroepelijk vaststellen van het bestemmingsplan wegens bezwaar en/of beroep en het gebrek aan draagvlak bij de zittende partijen. Het gevolg is dat de ontwikkeling niet doorgaat of vertraging oploopt. Bij vertraging resulteert dit in aanvullende kosten voor de langere looptijd en mogelijk (deels) vervallen van de WBI-subsidie.
Dit risico wordt enerzijds beheerst door alle stakeholders bij het plan te betrekken. Anderzijds door een actieplan te hebben om het bestemmingsplan 'omgevingswet-proof' te maken.

De gevolgen laten zich voor het merendeel vertalen in geld en/of tijd. Volgens de interne standaarden heeft zich dit vertaald naar een passende onzekerheidsreserve die is opgenomen in de overige kosten.

In de onderstaande tabel staat de gevoeligheid aangegeven van het saldo voor veranderingen in onderdelen van de grondexploitatie.



Figuur 8: Gevoeligheid saldo

3.11 Financieel resultaat

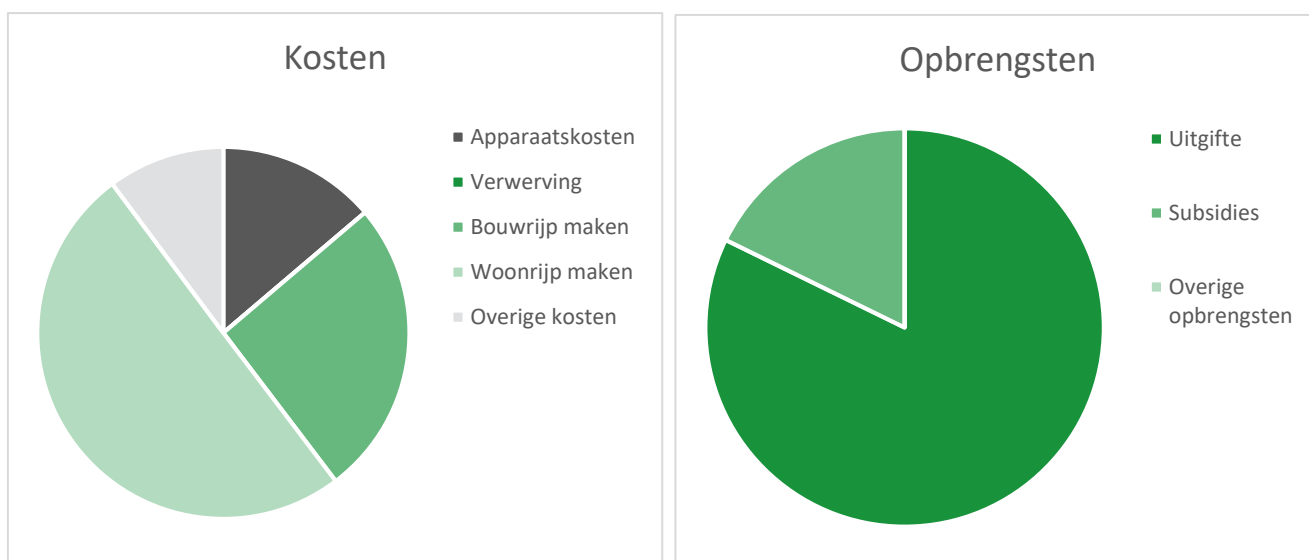
In Rotterdam worden de saldi van kosten en opbrengsten in de grondexploitatie uitgedrukt in de Netto Contante Waarde (NCW). Over het algemeen moeten er in de grondexploitatie eerst kosten gemaakt worden voor bijv. verwerving. Later in de tijd bij de uitgifte van grond komen de opbrengsten binnen.

Om – bij gelijkblijvende uitgangspunten – het financiële resultaat van het project te kunnen bepalen, wordt een netto contante waarde berekening (NCW) uitgevoerd. Uitgaven en opbrengsten die op verschillende momenten in de tijd worden gerealiseerd hebben vanwege inflatie en rente een verschillende waarde. De NCW-berekening houdt rekening met de verschillende momenten in de tijd waarop investeringen worden gedaan en opbrengsten gerealiseerd worden, door de bedragen tot het moment van realisatie te indexeren en vervolgens contant te maken naar 1 januari van het lopende jaar. Het NCW-saldo wordt verkregen door alle contant gemaakte opbrengsten te verminderen met de contant gemaakte kosten. Een positief NCW-saldo geeft dus een voorziene winst weer.

In deze toelichting grondexploitatie zijn de te verwachten kosten en opbrengsten voor de ontwikkeling van de gronden in de Merwehaven aangegeven. De onderlinge verdeling hiervan is opgenomen in het onderstaande figuur. Tevens is een risicoanalyse uitgevoerd en een doorrekening

gemaakt ter bepaling van de onzekerheidsreserve. Op basis van deze uitgangspunten sluit deze grondexploitatie met een negatief resultaat van € - 11 mio op NCW 01-01-2023.

Voor de ontwikkeling Merwehaven is vanuit de Woningbouwimpuls 4^{de} tranche een subsidie ontvangen. De subsidie bedraagt € 11 mio, die als geprognoseerde kostenpost in de grondexploitatie en dus in het negatieve resultaat is verwerkt. Het negatieve resultaat van de grondexploitatie wordt vervolgens door cofinanciering, bijhorende bij de Woningbouwimpuls subsidie, door de gemeente gedekt. De cofinanciering vanuit de gemeente bedraagt eveneens € 11 mio, waardoor de grondexploitatie dekkend is.



Figuur 9 : Grafiek kosten en opbrengsten

Begroting	Bedrag
Totale kosten	€ 66,87 miljoen
Totale opbrengsten	€ 61,97 miljoen
Saldo NCW	€ -11 miljoen

Tabel 3: Grondexploitatiebegroting

De kosten en opbrengsten zijn weergegeven in nominale bedragen, zonder rente en kostenstijging (index).

Geconcludeerd wordt de dit plan met de beschreven uitgangspunten financieel uitvoerbaar is. Gezien het financiële resultaat van de grondexploitatie is het effect voor de gemeentelijke begroting klein.