

HERONTWIKKELING STORMPOLDER

Voortgangsrapportage 03

Burgemeester en wethouders,
April 2011

Inleiding

In de collegeperiode 2002-2006 zijn wij gestart met een intensieve maatschappelijke discussie over de toekomst van de Stormpolder. Hiermee is een proces op gang gekomen dat zicht geeft op een geleidelijke transformatie van de Stormpolder van extensief naar intensief ruimtegebruik, mits sprake is van een duurzame ontwikkeling met een bijzondere aandacht voor de infrastructuur. Ook is naar voren gekomen dat de Stormpolder – met de nodige mitsen en maren – mogelijkheden biedt voor het creëren van een hoogwaardig werk-, recreatie- en woongebied.

In juni 2009 hebben wij de 'Voortgangsrapportage 02' opgesteld. In deze derde rapportage sluiten wij zoveel mogelijk aan op de opzet van 'Voortgangsrapportage 02'.

Eerst herhalen wij de missie die wij voor de Stormpolder geformuleerd hebben in relatie tot de hoofddoelstellingen van ons ruimtelijk beleid. Voor de goede orde herhalen wij ook de gekozen strategie.

Vervolgens gaan we concreet in op de voortgang van de activiteiten die wij ten behoeve van de herontwikkeling van de Stormpolder sinds juni 2009 hebben ontwikkeld. Wij gaan ook in op de financiële aspecten en sluiten af met een planning voor 2011 en volgende jaren.

In afwijking van de eerste en de tweede rapportage hebben wij ervoor gekozen om in de voortgangsrapportage over de Stormpolder niet langer aandacht te besteden aan de externe bereikbaarheid van onze gemeente in het algemeen en de Stormpolder in het bijzonder. Dit thema heeft, via de band van RotterdamVooruit, een zodanig eigen dynamiek gekregen dat het ons beter lijkt om uw raad over dit thema voortaan afzonderlijk te informeren. Feitelijk zijn wij daar overigens al mee begonnen met presentaties in de raadscommissie door medewerkers van de projectorganisatie van RotterdamVooruit.

Tenslotte willen wij opmerken dat wij deze rapportage later uitbrengen dan u wellicht zult hebben verwacht. Enerzijds is dat omdat wij rond de gemeenteraadsverkiezingen in 2010 integraal verantwoording hebben afgelegd met 'Het Slotakkoord' en nieuwe plannen hebben ontvouwd in ons collegeprogramma. Anderzijds omdat wij een aantal ontwikkelingen op stadsregionaal niveau, die hun afronding juist de afgelopen maanden hebben gehad, in deze voortgangsrapportage wilden meenemen.

Burgemeester en wethouders,
April 2011

Missie voor de Stormpolder

Wij zijn van mening dat de Stormpolder de potentie heeft om de sociale en economische structuur van onze gemeente te versterken. Het is immers een locatie die dankzij de ligging aan het water, de reeds aanwezige ruimtelijke kwaliteit (bijv. het Vloedbos) én de maatschappelijke en economische dynamiek (bijv. hersanering EMK-terrein en beëindiging activiteiten Van der Giessen-de Noord) uitstekende kansen biedt op de ontwikkeling van bijzondere werk- en woonmilieus.

Wij hebben daarbij een beeld voor ogen van een bijzonder aantrekkelijk en duurzaam werk-, woon- én recreatiemilieu. Ook in RR2020 is de Stormpolder benoemd als 'zoekgebied gemengd wonen/werken aan de rivier' met het oog op zowel woonmilieudifferentiatie als economische structuurversterking. Verder heeft de Stuurgroep Regionaal Economisch Overleg Rijnmond (REO) de Stormpolder in 2008 aangewezen als één van de 22 voor herstructurering geprioriteerde bedrijventerreinen.

Intensivering en optimalisering van het ruimtegebruik bieden – zowel programmatisch als financieel – voldoende kansen voor een ontwikkeling waarmee de Stormpolder de komende decennia gelijke tred houdt met de economische en maatschappelijke ontwikkelingen. Wij willen dan ook alles in het werk stellen om samen met ondernemers, maatschappelijke organisaties en andere overheden te onderzoeken onder welke voorwaarden dit beeld voor de komende generaties van Krimpense ondernemers en bewoners gerealiseerd kan worden.

Wat willen wij bereiken?

De herontwikkeling van de Stormpolder kan een bijdrage leveren aan de hoofddoelstellingen van ons ruimtelijke beleid. Deze hoofddoelstellingen luiden als volgt.

1. Behoud en vergroten van de werkgelegenheid in de gemeente.
2. Een zodanig aantal inwoners dat het bestaande voorzieningenniveau in stand kan worden gehouden.
3. Beter benutten van de unieke ligging van de gemeente tussen het grootstedelijk gebied en de recreatieve waarde van de Krimpenerwaard.
4. Een vlotte doorstroming van het verkeer in de Algeracorridor (gemiddelde trajectsnelheid tenminste 30 km/uur).

Strategie voor de Stormpolder

In juni 2008 hebben wij de volgende strategie bepaald.

1. Wij vergroten de (externe) bereikbaarheid van de gemeente en de Stormpolder.
2. Wij onderzoeken – samen met de relevante 'stakeholders' – gefaseerd en per deelgebied of werken, wonen en recreëren in de Stormpolder gecombineerd kunnen worden **zonder** dat wonen en recreëren het werken belemmeren.
3. Wij verbeteren de infrastructuur **binnen** de Stormpolder.

Procesmanagement

Algemeen

Begin 2010 is de nieuwe beleidsmedewerker Economie en Duurzaamheid, Liesbeth Pleizier, gestart. Binnen de gemeentelijke organisatie fungeert zij vanaf die datum – zo nodig – ook als bedrijfscontactpersoon voor de Krimpense ondernemers.

Procesmanagement gebiedsontwikkeling Stormpolder

Economische structuurversterking is één van de maatschappelijke vraagstukken waaraan de coalitie in de periode 2010-2014 prioriteit wil geven. De coalitie is daarbij van mening dat een geleidelijke herstructurering van de Stormpolder een belangrijke bijdrage kan leveren aan de positie van Krimpen aan den IJssel in de regio.

Meer specifiek wil de coalitie de komende vier jaar prioriteit geven aan:

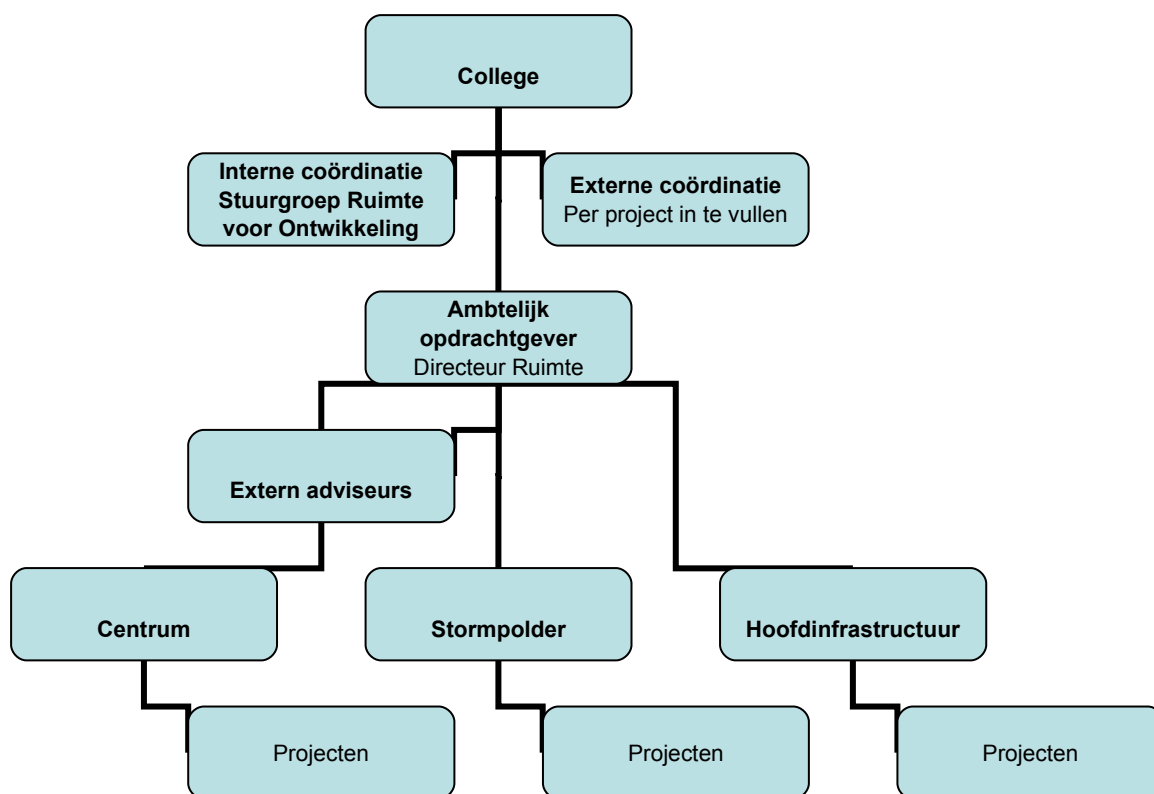
- het EMK-terrein;
- parkmanagement;
- de ontwikkeling van de bedrijvencampus;
- het opstellen van een nieuw bestemmingsplan.

Dat betekent dat de coalitie de komende periode vooral de wettelijke gemeentelijke bevoegdheden wil inzetten: infrastructuur, bestemmingsplan en vergunningverlening. Het betekent ook dat de coalitie de komende vier jaar geen actieve ontwikkelende rol zal spelen bij een transformatie van het zogenaamde 'Hollandia-oud terrein' naar een locatie waar wonen en werken gecombineerd wordt.

Om dit proces verder vorm te geven is wethouder Prins aangewezen als projectwethouder voor economische structuurversterking van Krimpen aan den IJssel in het algemeen en de herstructurering van de Stormpolder in het bijzonder. Ambtelijk opdrachtgever is de directeur Ruimte. Voor de verschillende deelontwikkelingen zijn verschillende gemeentelijke projectleiders verantwoordelijk.

Samen met de Centrumontwikkeling en de Hoofdinfrastructuur behoort de Stormpolder tot de 'grote projecten', waarvoor intern de Stuurgroep Ruimte voor Ontwikkeling is ingesteld. In deze Stuurgroep hebben de betrokken wethouders Blankenberg, Prins en Aeyelts Averink-Winsemius zitting. Daarnaast zijn de directeurs Samenleving en Ruimte en het afdelingshoofd Financiën & Control lid van de Stuurgroep. Aan de vergaderingen nemen tevens de gemeentelijk stedenbouwkundig adviseur en een communicatieadviseur deel.

Op de volgende bladzijde is een en ander schematisch aangegeven. In de bijlage is de projectorganisatie voor de Stormpolder in beeld gebracht.



Parkmanagement

Hoewel wij in beginsel positief staan tegenover het idee van parkmanagement, hebben wij in de richting van de ondernemers altijd aangegeven alléén bereid te zijn financieel en anderszins aan parkmanagement bij te dragen, wanneer ook werkelijk vaststaat dat er onder de ondernemers voldoende animo is. Daarom hebben wij in 2009 samen met het bureau InSite Parkmanagement een onderzoek uitgevoerd naar de haalbaarheid van parkmanagement op de bedrijventerreinen Stormpolder, Parallelweg en De Krom. De uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek gaven voldoende aanleiding voor het starten van een pilot. Op 1 maart 2010 is dan ook daadwerkelijk met een pilot gestart. Het doel van de pilot is om de periode tot 31 december 2011 te benutten om in Krimpen aan den IJssel een volwaardige parkmanagement organisatie operationeel te krijgen met een perspectief voor continuïteit.

Parkmanagement zien wij daarbij als een uitvoerende verbinding ('interface') tussen gemeente en ondernemers. Deze verbinding zou door parkmanagement moeten verbeteren en mede daardoor moeten leiden tot kwalitatief betere bedrijventerreinen. Binnenkort wordt een eerste evaluatiegesprek met InSite gevoerd.

Parkmanagement is een containerbegrip en kan veel verschillende uitingsvormen hebben. In Krimpen profileert het zich door de aanwezigheid van een parkmanager, met projecten in het algemeen belang van de ondernemers en de gemeente (kwaliteit, duurzaamheid en veiligheid) en door het bieden van voordelen aan ondernemers vanuit de collectiviteitsgedachte.

Om een nog concretere invulling te bevorderen is een draaiboek opgesteld, waarbij de activiteiten van parkmanagement in vier categorieën worden onderverdeeld:

1. binden en boeien (communicatie);
2. structuren versterken (uitvoeren van projecten);
3. beheren van het bedrijventerrein;
4. voordeel bieden voor het collectief (producten en diensten).

Sinds de start zijn binnen die vier categorieën de volgende successen geboekt.

Binden en boeien

- Nieuwsbrieven (digitaal)
- Website
- Bedrijfsbezoeken
- Vraagbaakfunctie

Structuren versterken

- Keurmerk Veilig Ondernemen
- Bijdrage aan cursus Duurzaam Ondernemen

Beheren van het bedrijventerrein

- Inventariseren mogelijkheden burenalert (AED)

Voordeel bieden voor het collectief

- Organiseren van energietenders

Op dit moment zijn wij met InSite in gesprek over de tot nu geboekte voortgang. Aan het eind van het jaar vindt de evaluatie plaats op basis waarvan wij een beslissing hopen te nemen over een definitieve vorm van parkmanagement.

Geluidruimteverdeelpun en bestemmingsplan

Het industrieterrein Stormpolder is ingevolge artikel 40 van de Wet geluidhinder gezoneerd en omvat de bedrijventerreinen Stormpolder (Krimpen aan den IJssel), Nijverheidsstraat, IJsseldijk (Capelle aan den IJssel) en Schaardijk (Rotterdam). Krimpen aan den IJssel is de zonebeheerder van het (gezoneerde) industrieterrein Stormpolder.

Niet alleen de overheid en de omwonenden, maar ook het bedrijfsleven heeft belang bij een goed en zorgvuldig beheer van de geluidzone door een zonebeheerplan. Bij een goed zonebeheer worden enerzijds de vastgestelde zone en hogere grenswaarden bewaakt en wordt de bedrijven een passende hoeveelheid geluidruimte geboden. Anderzijds wordt op tijd en vooraf inzicht geboden in de geluidruimte die beschikbaar is voor toekomstige ontwikkelingen.

Voor Industrieterrein Stormpolder beschikt de gemeente over een actueel zonebeheermodel. De gemeente heeft de uitvoering opgedragen aan de DCMR Milieudienst Rijnmond.



Veel industrieterreinen zijn akoestisch overvol. Dit remt de economische ontwikkeling. In 2008 is door de Kamer van Koophandel Rotterdam al gemeld dat in haar werkgebied bijna de helft van de onderzochte industrieterreinen met zware industrie wat betreft de geluidruimte op slot zit. De Stormpolder was in 2008 één van de onderzochte terreinen, waarvan werd geconstateerd dat er wel geluidruimte beschikbaar is, maar dat er geen uitgeefbare bedrijfsgrond beschikbaar is.

In de Crisis- en Herstelwet is de verplichting voor de zonebeheerder opgenomen om actief geluidruimte op en rond een bedrijventerrein te creëren. Daarmee wordt voor nieuwe bedrijven geluidruimte vrijgemaakt, zodat zij zich kunnen vestigen op het bedrijventerrein.

Gelet op de beoogde herstructurering van het bedrijventerrein Stormpolder hebben wij behoefte aan een instrument waarmee zonodig op actieve wijze geluidruimte kan worden vrijgemaakt voor nieuw te vestigen bedrijven. De gemeente heeft de DCMR dan ook opdracht gegeven om een geluidruimteverdeelpun op te stellen in aanvulling op het zonebeheermodel. Inmiddels is duidelijk geworden dat de Stadsregio het opstellen van dit plan subsidieert ten laste van de Investeringsreserve Economische structuurversterking.

Overigens kan het geluidruimteverdeelpun ook als belangrijke stap worden gezien op weg naar actualisering van het bestemmingsplan Stormpolder.

Beleidsmatige ontwikkelingen

Algemeen

In het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020) hebben de Provincie Zuid-Holland en de Stadsregio voor het eerst de potentie van de Stormpolder als 'stedelijke rivierzone' en 'zoekgebied voor gemengd wonen en werken aan de rivier' (h)erkend. Wij hebben ons bij de visie- en planvorming voor de Stormpolder dan ook steeds op RR2020 geïntereerd. Ook hebben wij ons binnen de Stadsregio sterk gemaakt voor verdere concretisering van dit ruimtelijke 'plan'.

Een Streekplan zoals RR2020 kan immers pas tot leven komen als er op locatie- of gebiedsniveau helderheid is over de gewenste: wonen, werken en/of recreëren. Ook moet er helderheid zijn over de bestaande en gewenste milieukwaliteit en over de bestaande en gewenste bereikbaarheid. Die beleidsmatige helderheid begint er, ook binnen de Stadsregio, meer en meer te komen!

Regionaal Strategische Agenda

In 2011 heeft de Stadsregio Rotterdam de Regionaal Strategische Agenda (RSA) vastgesteld. Vervolgens is de opzet van de begroting daarop aangepast. De regionale samenwerking is de komende jaren gericht op:

1. bovenregionale samenhang
 - a. metropoolregio Rotterdam-Den Haag
 - b. maritieme topregio Rotterdam/Drechtsteden/West-Brabant
2. gebiedsgerichte opgaven
 - a. noordas
 - b. rivierzones
 - c. westflank
 - d. oostflank
3. sectorale programma's
 - a. economische structuurversterking
 - b. bereikbaarheid en mobiliteit
 - i. robuust en veilig verkeersnetwerk
 - ii. hoogwaardig openbaar vervoer
 - c. wonen
 - d. duurzame regio
 - i. groen
 - ii. milieu
 - e. jeugdzorg

Al eerder hebben wij aangegeven dat de RSA voor Krimpen aan den IJssel in het algemeen en de Stormpolder in het bijzonder (nog) meer aanknopingspunten biedt dan RR2020. Dat werd nog eens onderstreept op de regiodag van 27 augustus 2010, toen de Stormpolder één van de locaties was die kon worden bezocht door bestuurders uit de hele regio.

Voor de Stormpolder zijn vooral de thema's maritieme topregio, rivierzones, oostflank en economische structuurversterking van belang. Daarom gaan wij daar kort op in.

Maritieme topregio

In de Stormpolder bevinden zich bedrijven die mondiaal actief zijn in de maritieme sector. Opvallend daarbij is dat de Stormpolder enerzijds relaties heeft met de Rotterdamse

(haven)economie, maar anderzijds ook met de 'shipping valley' van de regio Drechtsteden. Het is daarom van groot belang om de Stormpolder te laten aanhaken bij het gedachtegoed van de 'maritieme topregio'. Daarbij is het ook goed om meer aansluiting te krijgen bij het project 'Deltapoort' dat eveneens een samenwerkingsverband is van de Stadsregio Rotterdam en de Drechtsteden.

Rivierzones

De Rivierzones waren ook in RR2020 al één van de vijf gebiedsgerichte opgaven. In de RSA wordt hierop voortgeborduurd, waarbij tevens een verdere concretisering is gemaakt. Bovendien heeft het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio recent het 'Programmaplan Rivierzones' vastgesteld. Voor de Stormpolder is van belang dat zowel in de RSA als in het Programmaplan de rivieroever van het eiland IJsselmonde (gemeenten Ridderkerk en Rotterdam) vanaf de Brienoordbrug en de tegenoverliggende oevers in de gemeenten Capelle en Krimpen aan den IJssel (met een doorkijk naar Nederlek) als het kansrijke deelgebied 'Rivierenland' zijn benoemd.

Inmiddels is ambtelijk voor dit gebied al een gebiedsverkenning opgesteld op basis waarvan de betrokken bestuurders van de gemeenten en de Stadsregio recent hebben besloten om opdracht te geven voor het opstellen van een gebiedsprofiel. Dit gebiedsprofiel moet het middel worden om het programma, de bereikbaarheid en de milieutechnische eisen voor het hele deelgebied zodanig op elkaar te stemmen dat de ontwikkellocaties van Rotterdam-IJsselmonde, Ridderkerk, Capelle aan den IJssel en Krimpen aan den IJssel optimaal en in onderlinge samenhang tot wasdom kunnen komen. Daarbij worden waar nodig ook de ontwikkelingen in het aanpalende gebied (gemeenten Nederlek en Alblasserdam) betrokken.

Oostflank

Ten opzichte van RR2020 is de 'Oostflank' als nieuwe gebiedsgerichte opgave 'op de agenda' gekomen. Voor onze gemeente is dat opnieuw goed nieuws. De belangrijkste aanleiding is immers de bereikbaarheidsproblematiek in de Brienoord- en Algeracorridor. Een zorgvuldige afweging van mogelijke oplossingen vraagt meer dan verkeerskundige kennis. De ruimtelijk-economische ontwikkelingen en consequenties in het gebied van de 'Oostflank' spelen ook een rol.

De Stadsregio heeft daarom besloten om te onderzoeken of de ontwikkeling van een gebiedsprogramma voor de 'Oostflank' van toegevoegde waarde kan zijn voor een zorgvuldige besluitvorming over de bereikbaarheidsproblematiek. Overigens ligt er een belangrijke relatie tussen dit onderzoek en het opstellen van het gebiedsprofiel voor de rivierzones van het deelgebied 'Rivierenland'.

Economische structuurversterking

Twee grote economische complexen jagen de economische ontwikkeling van de (Stads)regio aan: het logistiek-industrieel complex met de haven als middelpunt (de 'maritieme topregio' als onderdeel van de Rijn-Schelde Delta) en de kennis- en diensteneconomie als onderdeel van de Randstad. In de slagschaduw van deze beide complexen moet ook met de glastuinbouw en de 'maakindustrie' ruimtelijk nadrukkelijk rekening worden gehouden. Er moeten voldoende, kwalitatief goede en gevarieerde vestigingsmogelijkheden zijn.

Aan deze opgave was ook in RR2020 al de conclusie verbonden dat er tot 2020 een forse herstructureringsopgave ligt voor de bedrijventerreinen in de Stadsregio. In 2008 is de Stormpolder aangewezen als één van de 22 geprioriteerde bedrijven. De Stormpolder maakt onderdeel uit van de tweede tranche (2011-2013). De Stadsregio jaagt het proces aan met het RHOB, het Regionaal Herstructurerings en Ontwikkelings Bureau.

In de RSA en de daarop gebaseerde begroting 2011-2014 heeft de Stadsregio nu ook middelen beschikbaar gesteld voor economische structuurversterking. Er is een Subsidieverordening Investeringsreserve Rotterdam 2011 vastgesteld en er is voor economische structuurversterking 3 miljoen euro beschikbaar. Inmiddels hebben wij voor twee projecten, het opstellen van een 'Business case herontwikkeling EMK-terrein' en het opstellen van een 'Geluidruimteverdeelpplan' subsidie gevraagd en gekregen.

Ontwikkelingen per deelgebied

Algemeen

Bij de start van de discussie over de toekomst van de Stormpolder zijn van meet af aan het EMK-terrein en de voormalige locatie van Van der Giessen-de Noord (in het ontwerp Masterplan van 2006 omgedoopt tot 'Campus') de meest prominente deelgebieden geweest. Door de verhuizing in 2005 van Hollandia naar de Campus is daar al snel het deelgebied Hollandia-oud bijgekomen.

EMK-terrein

Het EMK-terrein is ernstig verontreinigd. Het terrein wordt geïsoleerd (d.m.v. een damwand), beheerst en gecontroleerd (IBC) om te voorkomen dat verontreinigende stoffen weglekken. Het EMK-terrein is nu ongeschikt voor enig gebruik. Het terrein is eigendom van het Rijk. Tegen de verwachting in blijft de grondwaterstand binnen het EMK-terrein zonder forse extra maatregelen hoog. Dat geeft kans op ongecontroleerde verspreiding van verontreinigende stoffen. Met andere woorden: de huidige maatregelen voldoen op dit moment niet in een duurzaam beheer van het terrein.

Een projectteam EMK laat in opdracht van de DCMR Milieudienst Rijnmond (daartoe gemandateerd door de Provincie Zuid-Holland en voor rekening van het ministerie van I&M) onderzoek verrichten naar de oorzaak van de hoge grondwaterstand. Als de oorzaak bekend is, kan de grondwaterstand weer naar beneden worden gebracht. Op dat moment is weer sprake van een geïsoleerde, beheerste en gecontroleerde situatie.

Op het grondwater heeft zich een 'drijfslag' verzameld met verontreinigende stoffen die lichter zijn dan water. Alvorens het grondwater te laten dalen doet zich een unieke kans voor om deze drijfslag 'af te romen'. Het projectteam EMK onderzoekt ook daar de kosten en baten van.

In de loop van maart worden beide onderzoeken afgerond. In april 2011 wil de Stuurgroep EMK, waarin het ministerie van I&M, de provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, het Hoogheemraadschap en de DCMR vertegenwoordigd zijn, op basis van de uitkomsten gefundeerde besluiten over het vervolg kunnen nemen.

Het projectteam EMK is van mening dat het verwijderen van de drijfslag kansen biedt om het EMK-terrein weer (gedeeltelijk) geschikt te maken voor gebruik. Andersom biedt een herontwikkeling van het terrein kansen voor een hersanering. Voor een deel ligt dat besloten in de functiegerichte wijze waarop tegenwoordig gesaneerd kan en mag worden en voor een ander deel in de opbrengsten van de herontwikkeling waarmee de hersanering (gedeeltelijk) gefinancierd kan worden.

De meest direct betrokken partijen, ministerie van I&M, DCMR en gemeente, zijn van mening dat het van groot belang is dat – parallel aan de milieukundige onderzoeken naar de grondwaterstand en het verwijderen van de drijfslag – een 'business case' wordt opgesteld waarmee de overige kosten en baten van de ruimtelijke herontwikkeling in beeld worden gebracht. Op dit moment oriënteert ook het Rijks Vastgoed en OntwikkelingsBedrijf (RVOB) zich op een mogelijke rol bij de hersanering en mogelijke herontwikkeling. Door de uitkomsten van deze drie onderzoeken (grondwaterstand, drijfslag en locatieontwikkeling) tegelijk in beeld te brengen, bestaat de mogelijkheid om in april/mei 2011 een gefundeerde beslissing te nemen over de toekomst van het EMK-terrein.

De business case wordt gebaseerd op de volgende uitgangspunten.

- Na hersanering komt het EMK-terrein geheel of gedeeltelijk beschikbaar als bedrijfsgrond.
- Er wordt een splitsing gemaakt tussen de (initiële) kosten van hersanering en de (wellicht eeuwig durende) beheerkosten die na de hersanering nodig zijn i.v.m. de nazorg.
- De (initiële) kosten van de hersanering worden door het projectteam EMK in beeld gebracht binnen de reeds lopende opdracht.
- De (initiële) kosten van de hersanering blijven **buiten** de business case. In de business case wordt wel aangegeven door wie en hoe de (initiële) kosten van hersanering het beste/slimste kunnen worden gefinancierd.
- De beheerkosten die na de hersanering nog nodig zijn voor de nazorg van het terrein worden door het projectteam EMK in beeld gebracht binnen de reeds lopende opdracht.
- Deze beheerkosten worden in de business case opgenomen. Aangegeven wordt verder hoe de beheerkosten het beste/slimste kunnen worden gefinancierd uit de opbrengsten van de bedrijfsgrond en hoe het beheer van de nazorg het beste/slimste georganiseerd kan worden.
- In de business case worden verder opgenomen de 'normale' kosten van het bouwrijpmaken en van de inrichting van de openbare ruimte. Als baten wordt gerekend met de opbrengsten van de uitgifte van de grond als bedrijfsgrond.
- Aangegeven wordt hoe een eventueel tekort op de grond- en vastgoedexploitatie kan worden gefinancierd.

De opzet van de business case wordt in twee fases uitgevoerd. In de eerste fase wordt een voorlopig financieel model gebouwd dat inzicht geeft in de 'normale' kosten van het bouwrijpmaken van het EMK-terrein, de inrichtingskosten van de openbare ruimte en de baten van de uitgifte als bedrijfsterrein. Kosten die gemoeid zijn met de nazorg van het gehersaneerde EMK-terrein worden in deze fase op PM geraamd.

Nádat het projectteam EMK de initiële kosten van hersanering en de kosten van nazorg concreet in beeld heeft gebracht, wordt de business case in fase 2 mogelijk verder uitgewerkt. Hierover wordt in april door de Stuurgroep EMK een beslissing genomen. De go/no go beslissing zal naar verwachting afhankelijk zijn van de hoogte van de door het projectteam EMK in beeld gebrachte bedragen.

In de tweede fase wordt een marktvisie en -strategie en een concreet programma voor het EMK-terrein uitgewerkt. Op basis daarvan kunnen de kosten en baten definitief in beeld worden gebracht.

Inmiddels heeft de Stadsregio subsidie gegeven voor het opstellen van de business case. Deze subsidie maakt duidelijk dat óók de Stadsregio hecht aan een mogelijke herontwikkeling van het EMK-terrein tot bedrijfsterrein. Hiermee wordt een belangrijk signaal afgegeven aan het Rijk als eigenaar van het terrein.

Campus

De eigendomssituatie op de 'Campus' is recent gewijzigd. Wij lichten dat hierna nader toe, maar op dit moment is de uitgangspositie als volgt.



Ontwikkeling 'Campus'



Hollandia

Hollandia heeft haar werkprocessen opnieuw ingericht. Er zijn twee nieuwe bedrijfshallen (hal 10 en hal 11) gebouwd rondom een 'constructieplein'. Vanaf dat plein kunnen grote staalconstructies via het water worden afgevoerd. De voor Dublin gemaakte 'Samuel Beckett' brug is een goed voorbeeld van de nieuwe werkwijze.

IHC Offshore & Marine

IHC heeft de (rommelige) verzameling keten van de onderaannemers (wat in het spraakgebruik wel eens 'de camping' wordt genoemd) vervangen door een zogenaamd 'dienstencentrum'. In dit nieuw gebouwde pand hebben de onderaannemers ieder hun eigen plek gekregen.

Inmiddels heeft IHC het plan opgevat om tot de nieuwbouw van het kantoor te komen. Het vooroverleg gericht op een ontvankelijke aanvraag omgevingsvergunning is inmiddels gestart. Later dit jaar verwachten wij de aanvraag.

Grondbank

Eerder hebben wij met de Onroerend Goed Maatschappij Stormpolder (OGMS) een overeenkomst gesloten voor de realisering van een 'grondbank' in de zgn. 'put' binnen de campus (grenzend aan PI 'De IJssel'). OGMS wilde deze grondbank gebruiken om grond op te slaan, te bemonsteren en voor herontwikkeling te verwerken. Uiteindelijk doel was om de 'put' op gelijke hoogte te brengen met de aanliggende terreinen en vervolgens als nieuwe bedrijfskavels uit te geven.

Na de start van de grondbank, is gebleken dat Rijkswaterstaat grote problemen heeft met het ophogen van het terrein. Rijkswaterstaat is van mening dat hiermee het 'kombergend vermogen' van de grote rivieren wordt aangetast en heeft gelast dat de exploitatie van de grondbank werd gestaakt. Voor OGMS is dit uiteindelijk aanleiding geweest om verder af te zien van de exploitatie van de grondbank en het terrein te koop aan te bieden.

Inmiddels is duidelijk geworden dat IHC Offshore & Marine de 'put' heeft gekocht. De aankoop is bedoeld om ruimte te creëren voor uitbreiding of voor vestiging van andere bedrijven uit de 'IHC stal'. In de loop van 2011 worden daar de eerste verkennende gesprekken over gevoerd.

Hollandia-oud

Dit deelgebied is ook eigendom van OGMS. OGMS verhuurt het terrein en de opstallen op dit moment aan verschillende bedrijven.

In 2010 hebben wij opdracht gegeven voor het uitvoeren van een inventariserend onderzoek naar de geluidbelasting op het gebied en de (on)mogelijkheden die dat eventueel voor woonbebouwing met zich meebrengt. Zoals gezegd hebben wij in het collegeprogramma vastgelegd dat wij zelf in de periode 2010-2014 geen actieve rol zullen spelen. Indien OGMS ons actief benadert, staan wij natuurlijk wel open voor overleg.

Stormpoldervloedbos

In november 2009 heeft het bureau H2Ruimte een rapport uitgebracht waarin het functioneren van de 'Krimpense Biesbosch' in de afgelopen 15 jaar wordt geëvalueerd. Belangrijkste aanbeveling: etaleer het vloedbos beter op lokaal (bijv. in samenwerking met het Streekmuseum), regionaal en landelijk niveau.

In het rapport wordt ook verkend of er in Krimpen aan den IJssel mogelijkheden zijn voor wonen en werken aan 'getijdenwater'. In het rivierengebied rondom Krimpen kan zoals bekend een tij van zo'n 1,5 meter worden ervaren. Buitendijks gelegen locaties in de Stormpolder, zoals Hollandia-oud, lenen zich goed voor het beleven van dit getij.

In het plangebied van de 'Werf aan de IJssel' (Van Duijvendijk) worden de aanbevelingen van H2R al concreet toegepast.

Verbeteren externe en interne bereikbaarheid

Externe bereikbaarheid over de weg

De externe bereikbaarheid van de Stormpolder is onlosmakelijk verbonden met de bereikbaarheid van onze gemeente als totaal. Wij hebben mede daarom besloten om met ingang van dit jaar over de voortgang in dit dossier afzonderlijk met uw raad te communiceren. Voor een deel is dat overigens al gebeurd door presentaties van de projectorganisatie Rotterdam Vooruit in de raadscommissie. Een eerste, meer integrale rapportage over bereikbaarheid en mobiliteit hebben wij in voorbereiding.

Voor de goede orde sommen wij hier nog wel kort de óók voor de Stormpolder relevante mijlpalen op.

Datum	Mijlpaal
2005-2011	Reconstructie N210
2006-2008	Bereikbaarheidsstudie Onderliggend wegennet Noordoostelijk deel van Stadsregio
2007	Uitvoering project herinrichting Algeracorridor (diverse aanpassingen aan op grondgebied Capelle aan den IJssel)
2008-2011	Onderzoek naar en definitief besluit om toerit Nijverheidsstraat in avondspits af te sluiten
2008	Start MIRT Verkenning Rotterdam Vooruit
2009	Bestuurlijke afspraak nader onderzoek Herontwerp Brienoord- en Algeracorridor
2010	Bestuurlijk besluit Herontwerp Brienoord- en Algeracorridor <ul style="list-style-type: none">Voorjaar 2011: bestuurlijk besluit over pakket netwerkversterkende maatregelen in de Brienoord- en Algeracorridor (realisatie voor 2020)Najaar 2011: bestuurlijk besluit over maatregelen voor de lange termijn in de Brienoord- en Algeracorridor (realisatie na 2020)

Herprofilering Industrieweg

Inmiddels is de herprofilering van de Industrieweg afgerond. Het wegprofiel is, conform de ideeën van het ontwerp Masterplan uit 2006, geschikt gemaakt voor alle mogelijke weggebruikers.

De fiets heeft een prominente eigen plek in het profiel gekregen. Verder is in het profiel niet alleen rekening gehouden met de bedrijven, maar ook met eventuele toekomstige woon- en recreatiefuncties. De Industrieweg heeft daarmee de gewenste 'statige' uitstraling gekregen, waarbij ook duurzaamheid een belangrijk uitgangspunt is geweest.

Het 'uitzichtpunt' krijgt meer en meer het karakter van een 'transferium'. De halte van buslijn 96 is nu bij de opgang naar de ponton gesitueerd. De reistijd tot het busstation is 6 minuten. Er is een (overdekte) fietsenstelling en voldoende parkeergelegenheid (circa 50 plaatsen) gecreëerd.

Externe bereikbaarheid over water

Het lijkt al weer zo gewoon, maar sinds 1999 heeft onze gemeente in de Stormpolder een halte in het onder verantwoordelijkheid van de Provincie Zuid-Holland geëxploiteerde openbaar vervoer over water tussen de Drechtsteden en Rotterdam. In 2007 heeft de gemeente zelfs de 'Waterbus Passagiersprijs' toegekend gekregen vanwege de goede ontwikkeling van de halte, de netheid van de ponton en de voorziening als geheel. Punt van verbetering was de fietsroute naar de halte, maar dat is zoals gezegd inmiddels opgelost!

In 2010 heeft de Stadsregio de RET opdracht gegeven voor het ontwikkelen van een business case voor een zgn. 'Stadsferry'. Het zou moeten gaan om 14 haltes die afwisselend aan de noord- en de zuidoever van de Nieuwe Maas worden gerealiseerd. In het plan is ook een halte voorzien in de Stormpolder, namelijk als (noordoostelijk) eindpunt. De eerste twee haltes na de Stormpolder zouden zich bevinden op Rotterdam-Zuid en in Capelle aan den IJssel ter hoogte van Rivium.

Gelet op de bezuinigingen van het Rijk op de BDU en de hoge exploitatiekosten heeft de Stadsregio recent echter besloten om het plan voor de 'Stadsferry' niet door te zetten. Wel wordt onderzocht of vervoer over water op kleinere schaal kan worden gekoppeld aan concrete plannen voor gebiedsontwikkeling in het kader van het Programma Rivierzones. Recent heeft daar een eerste ambtelijke workshop over plaatsgevonden.

Aangezien er in het deelgebied 'Rivierenland' zowel voor de Stormpolder, als voor de rivieroeverlocaties in Rotterdam-Zuid (YVC/Verolme) en Capelle aan den IJssel (Albatros) plannen voor gebiedsontwikkeling zijn, blijft een nieuwe vorm van vervoer over water in dit deel van de Stadsregio voorlopig zeker nog in beeld. Ook omdat in het kader van Rotterdam Vooruit eveneens wordt aangedrongen op onderzoek naar een veerverbinding tussen de Krimpenerwaard en het eiland IJsselmonde.

Financiën

Grondbeleid

In de Stormpolder wordt, wanneer de gelegenheid zich voordoet, getracht strategisch gelegen gronden (en vastgoed) te verwerven. De risico's blijven beperkt omdat de opbrengstpotentie van de verworven gronden hoger wordt ingeschat dan de huidige boekwaarde. In de begroting 2011 is bepaald dat een maximale boekwaarde van €200 per vierkante meter is toegestaan.

Complex/onderdeel	Boekwaarde 1-1-2010	Investeringen	Desinvesteringen	Boekwaarde 31-12-2010	Boekwaarde per m ²
Stormpolder	1.359.680	101.220	3.600	1.457.300	84
Toelichting verworven vastgoed					
Schaardijk 11-17 (timmerfabriek)	Aangekocht in 2005. Grenst onmiddellijk aan het EMK-terrein. Zal worden ontwikkeld c.q. uitgegeven in relatie tot de herontwikkeling van het EMK-terrein.				
Woning Stormpolderdijk 5	Aangekocht in 2006. Grenst onmiddellijk aan het EMK-terrein. Zal worden ontwikkeld c.q. uitgegeven in relatie tot de herontwikkeling van het EMK-terrein. Tijdelijk verhuurd aan de DCMR t.b.v. het project herontwikkeling EMK-terrein.				
Woning Stormpolderdijk 9	Aangekocht in 2008. Grenst aan het EMK-terrein. Zal worden ontwikkeld c.q. uitgegeven in relatie tot de herontwikkeling van het EMK-terrein. Vastgoedbescherming.				

In 2010 is besloten dat de locatie Industrieweg 13 (Connexion) financieel niet langer deel uitmaakt van de geactiveerde grondpositie in de Stormpolder. De belangrijkste reden hiervoor is dat het vastgoed weliswaar strategisch is gelegen, maar dat een langdurige huurrelatie bestaat en er geen concrete herontwikkelingsplannen zijn voor deze locatie. De boekwaarde van de Stormpolder is hierdoor aanzienlijk gedaald.

Vorbereidingskosten

Ten behoeve van voorbereiding, planvorming en onderzoek worden kosten gemaakt. Deze kosten worden jaarlijks in beeld en ter begroting gebracht via paragraaf G (Grondbeleid) van de begroting.

Planning 2011 en volgende jaren

	2010	2011	2012	2013
Algemeen				
Pilot parkmanagement	○○○○○○○	○○○○○○○		
Parkmanagement structureel ingevoerd			P.M.	P.M.
Uitvoering tweede tranche Regionale Herstructurering Bedrijventerreinen		○○○○○○○	○○○○○○○	
Campus				
Bouwactiviteiten Hollandia	○○○○○○○	○○○○○○○		
Bouwactiviteiten IHC Offshore & Marine		○○○○○○○	○○○○○○○	
Nadere verkenning ontwikkeling campus		○○○○○○○		
Grondbank	○○○○○○○	Gestaakt		
EMK-terrein				
Nadere verkenning EMK-terrein	○○○○○○○	○○○○○○○		
Testen methoden verwijderen 'drijfslaag'	○○○○○○○	○○○○○○○		
Verwijderen 'drijfslaag'		○○○○○○○	○○○○○○○	
Functiegerichte sanering			○○○○○○○	○○○○○○○
Uitgifte bouwkavels				P.M.
Hollandia-oud				
Onderzoek milieu-randvoorwaarden	○○○○○○○			
Evaluatie Stormpoldervloedbos	○○○○○○○			
Marktverkenning wonen/werken/recreëren		P.M.	P.M.	P.M.
Bereikbaarheid				
Vorbereiding herprofilering Industrierweg	○○○○○○○			
Uitvoering herprofilering Industrierweg	○○○○○○○	○○○○○○○		

Bijlage: Overzicht sturing en projecten

