



BEREIKBAARHEID



DE SPAANSE POLDER

NR5 DECEMBER 2022

• NON • STOP •



RIJDEN • EERST ZOET DAN ZOUT • TERLOUW SCHEPSMOTOREN • DIGITALE BEREIKBAARHEID



pagina 38

pagina 16

pagina 30

pagina 18

IN DIT NUMMER (ONDERMEER)

HOE BLIJFT DE POLDER BEREIKBAAR?

'Door beter openbaar vervoer met last-mile-voorzieningen', zegt Gerry Oosterbaan, directeur RMC

2

MARTIJN VERBEEK, DIRECTEUR BOND FOR WEB SOLUTIONS:

'Vaart maken met een routekaart voor digitalisering'

6

DE ZES-ZONE KOMT ERAAN

Goederen emissievrij de stad in

12

SUBSIDIEREGELING BEDRIJFSRUIMTE MAAKINDUSTRIE

15

MATTHIAS QUADEKKER

Smeedt messen met een ziel

18

'DE TOEKOMST IS ELEKTRISCH'

Bedrijfswagenspecialist Casper van der Velden

22

DE NICHE

ViaTim: unieke last-mile-service-oplossing voor pakketten

26

OOIT IN DE POLDER:

Gilda, drop en suikerwerken

30

POLDERMODEL:

Jacqueline Terlouw, een decennium aan het roer van de bijna honderd jaar oude 'dieselmotor-ambulancedienst voor de scheepvaart en industrie'

32

NIEUWE WIJKAGENT

Marc Nagtegaal: Eerlijk en daadkrachtig

36

HUB, AAN DE SLAG

Het klonk mij als muziek in de oren. Het recente nieuwsbericht waarin de overheid bekend maakte dat er zo'n anderhalf miljard euro vrijkomt voor de verbetering van het spoor en de stations tussen Leiden en Dordrecht. Want het allermooiste aan dit bericht vind ik dat er een nieuw treinstation komt: Rotterdam-Van Nelle. Er komt dus eindelijk een volwaardige 'mobiliteitshub' in de Spaanse Polder!

Maar met een station alleen zijn we er nog niet. Om de bereikbaarheid van de polder echt te vergroten, moeten we faciliteiten ontwikkelen voor de *last mile*. Gemiddeld gaat veertig procent van je reistijd namelijk op aan deze laatste anderhalve kilometer. We denken dus aan deelfietsen, OV-fietsen of aan een e-busdienst zoals The Green Loop, die nu als proef in de polder loopt. De uitdaging bij zo'n nieuw alternatief is dat het eerst bekend moet worden, voordat mensen er gebruik van maken. En ondernemers moeten bereid zijn erin te investeren, door hun medewerkers de reiskosten voor deze nieuwe mobiliteitsvormen te vergoeden. Het vergt doorzettingsvermogen om zo'n initiatief met elkaar rendabel te maken. Bovendien wil de bedrijvenraad de fietsroutes in het gebied verbeteren. Want de fiets is het beste vervoermiddel om de laatste kilometers van je woon-werkverkeer af te leggen: goed voor het klimaat én voor je eigen gezondheid.

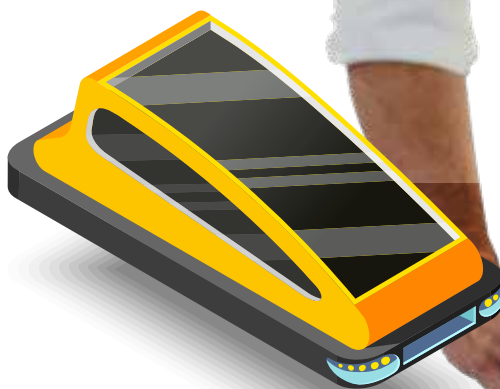
Wat we als bedrijvenraad merken is dat we in een positieve vibe zitten om de bereikbaarheid van de Polder te vergroten. Het Rijk zet er geld voor opzij, nu is het aan gemeentes, metropoolregio en vervoerders om de puzzel verder in te vullen. Maar we moeten ook onszelf als ondernemers op het goede spoor zetten. Ondernemers moeten willen investeren in nieuwe vervoersmodaliteiten en werknemers moeten daarop kunnen en durven vertrouwen. Er is een taak voor ons allemaal. Dus hub, aan de slag!

Erwin Weststrate

Voorzitter Bedrijvenraad Spaanse Polder

HOE BLIJFT DE POLDER BEREIKBAAR?

**Een van de speerpunten die de
Bedrijvenraad en de gemeente
Rotterdam in hun visiedocument
hebben benoemd is de bereikbaar-
heid van de Spaanse Polder. Samen
met Gerry Oosterbaan, lid van
bedrijvenraad Spaanse Polder en
directeur van de Rotterdamse
Mobiliteitscentrale (RMC), nemen
we de stand van zaken rondom dit
thema door.**



Met de uitvalswegen A13 en A20, en iets verderop de A4 en de A16, lijkt het met de bereikbaarheid van het industriegebied wel snor te zitten. 'Het gebied is zeker behoorlijk goed bereikbaar voor vrachtwagens en auto's', vindt Oosterbaan, die wel meteen een kanttekening plaatst. 'Als er geen file staat, want al deze wegen staan behoorlijk hoog in de nationale fileranking. Bovendien neemt na corona de filedruk op de Nederlandse wegen weer toe.'

DICHTSLIBBEN

Oosterbaan denkt dat we ons bij het bereikbaar houden van de polder niet op de auto moeten richten. 'Rotterdam werkt al een aantal jaren aan terugdringing van het autogebruik en uitstoot van schadelijke uitstoot binnen de stadsgrenzen. Zo zijn er al verschillende proeven gedaan om het autogebruik te ontmoedigen, onder meer op de 's-Gravenburgwal en de Pleinweg. Verder is er een ZES-zone in ontwikkeling. ZES staat voor Zero Emissie-zone voor Stadslogistiek en betekent dat nieuwe bestel- en vrachtauto's binnen een aantal jaren uitstootvrij moeten zijn, willen ze de stad in mogen. Dit beleid heeft natuurlijk ook zijn weerslag op het autogebruik van en naar de Spaanse Polder. Dat zal in de loop der tijd minder aantrekkelijk worden, in ieder geval voor benzine- en dieselloertuigen. Daar komt bij dat de polder behoorlijk dichtslibt. In verschillende delen is het tamelijk lastig om een parkeerplek te vinden op de openbare weg. Een aantal bedrijven beschikt over parkeerplaatsen op het eigen terrein, maar dat gaat natuurlijk wel ten koste van de effectieve ruimte om te produceren.'

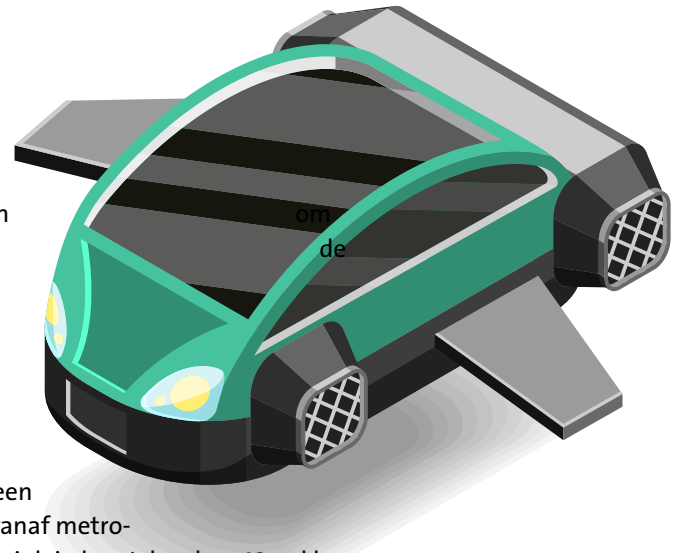
PLOEGENDIENST

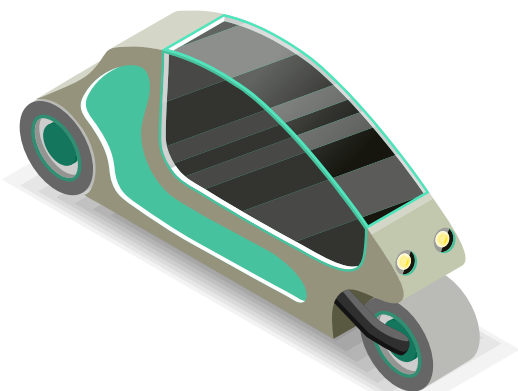
Dus moeten er andere manieren beschikbaar komen om van en naar de Polder te reizen? 'Zeker. En als je nu geen rijbewijs of auto hebt, is dat best lastig. Want openbaar vervoer ontbreekt nagenoeg', zegt Oosterbaan. Vanaf Station Schiedam is het nog ongeveer

twee kilometer lopen in het hart van Spaanse Polder te komen. Overdag en met mooi weer is het niet eens zo'n gekke wandeling. Maar met regen en in het donker is het een ander verhaal.' Wie vanaf metro- en busstation Marconiplein komt, kan bus 42 pakken. Die rijdt op werkdagen van 05:55 tot 18:41 uur in een lus door de Spaanse Polder en Noordwest, terug naar Marconiplein. 'Maar wil je nog wat overwerken, of werk je in ploegendienst, dan vervalt die optie al snel.'

LAST MILE

Wil de Spaanse polder een aantrekkelijk bedrijventerrein zijn, dan zal er ook een degelijke oplossing moeten komen voor de zogenoemde last mile, stelt Oosterbaan. 'Zeker nu het vanwege de krappe arbeidsmarkt lastig is om nieuwe mensen te werven. Als je de polder alleen per auto goed kunt bereiken, mis je een groot – jong – arbeidspotentieel.' Volgens Oosterbaan ligt de oplossing vooral in een betere OV-voorziening. 'We denken aan een metro- of lightrail-verbinding die intact op de lijn Dordrecht – Leiden bijvoorbeeld. Of een lijntje vanaf Station Schiedam Centraal, door de polder naar Rotterdam The Hague Airport. Met een of twee haltes, of hubs, bij het Sparta-stadion, de Van Nelle Fabriek of wat dieper in de polder. Het nadeel van dergelijke grote infrastructuurle ingrepen is dat ze een lange adem vergen; realisatie kost veel tijd en geld. Bovendien is er dan nog geen echte oplossing voor de 'last mile'. Dus zal er op die – nieuwe – haltes een dienst moeten komen die vervoer met elektrische busjes regelt of die elektrische deelfietsen of scooters verhuurt om het laatste stukje te overbruggen.' Aangevuld met een watertaxi-halte? 'Ja, waarom niet?'



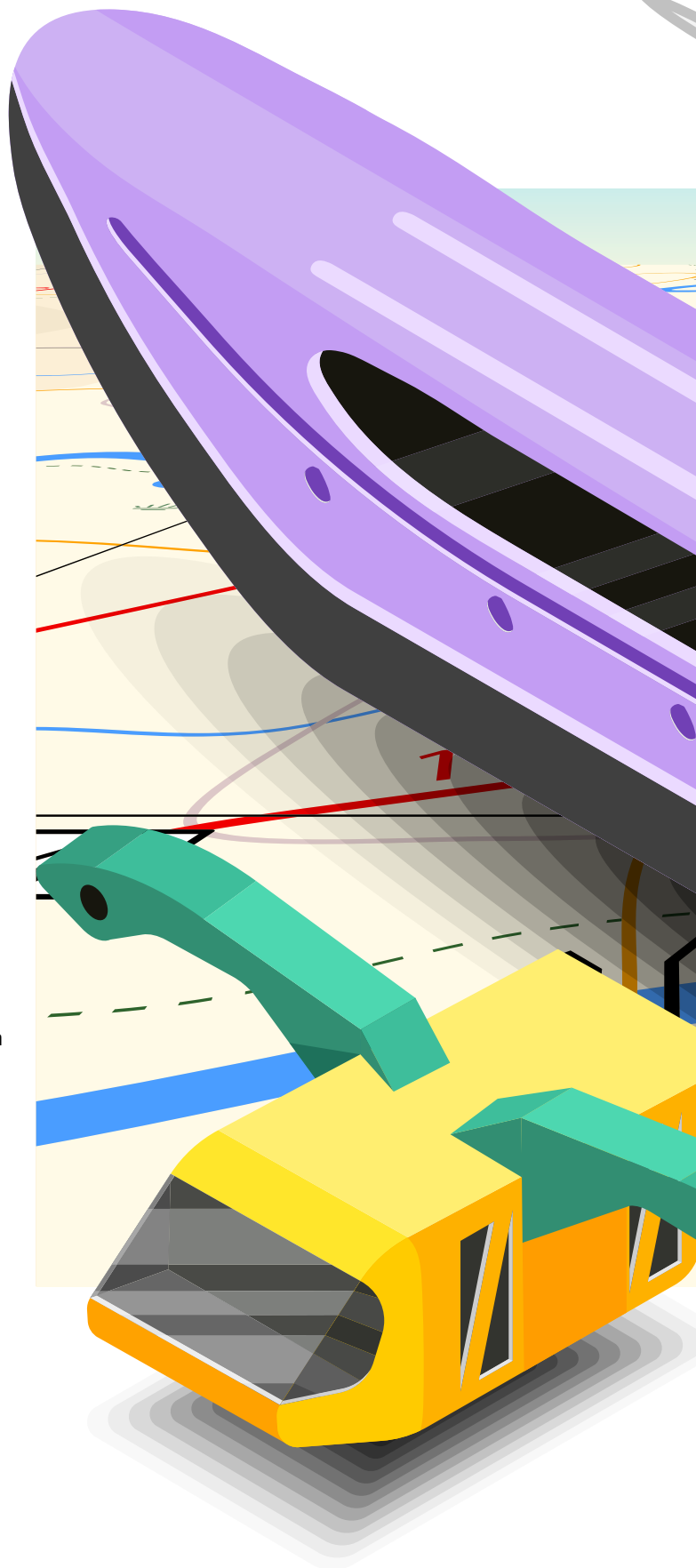


GREEN LOOP

Momenteel loopt er een pilot 'The Green Loop' die op initiatief van de RMC, de luchthaven en Moves, is gestart. Oosterbaan: 'Dat is een flexibele groene vervoersdienst (een elektrische negenpersoonsbus) die rondrijdt van het vliegveld naar Rotterdam CS en vervolgens via station Schiedam Centrum en Spaanse Polder terugrijdt naar Rotterdam The Hague Airport. Met de Moves-app kun je al vanaf 3 uur 's nachts het Greenloop-deelvervoer vanaf verschillende opstap-punten boeken. Je kunt het traject afrekenen via de app. Of je werkgever rekent af, als alternatief voor de kilometervergoeding of als hij wil dat je op een duurzame manier naar je werk komt. Of Green Loop een succes wordt, is lastig te zeggen', vindt Oosterbaan. 'Menselijk gedrag is lastig te beïnvloeden en mensen moeten ook weten dat de service er is.'

TOEKOMST

'Ondernemers in de Polder hebben natuurlijk behoefte aan oplossingen die direct resultaat hebben, maar als Bedrijvenraad denken vooral na over een langetermijnoplossing. Als we blik in de toekomst werpen dan zien we dat vervoer op fossiele brandstoffen binnen een paar jaar is verdwenen. Het autoverkeer zal elektrisch of met waterstof worden aangedreven. Voor de polder ziet de Bedrijvenraad met name toekomst in een lightrail-verbinding met last mile-voorzieningen en dat kunnen we alleen samen met overheden en andere partijen realiseren.'





Gerry Oosterbaan is namens MKB Rotterdam lid van de Bedrijvenraad en vormt met Cok Verkley en Martijn Verbeek (namens de OVSP) de commissie Mobiliteit. Sinds 2019 is hij directeur van de Rotterdamse Mobiliteitscentrale (RMC). De RMC is nog steeds gevestigd in de Spaanse Polder, maar is uitgegroeid tot een landelijke vervoersregisseur, die verschillende maatwerkvervoersconcepten biedt.



Rotterdam wil een 'smart city' zijn. in de Spaanse Polder. Maar is daar

Een stad die slimme oplossingen inzet om de leefbaarheid, duurzaamheid, bereikbaarheid en de economische ontwikkeling te vergroten.

Digitale bereikbaarheid is daarin een essentiële schakel voor het toekomstige succes van ondernemers

wel genoeg aandacht voor? Martijn Verbeek, lid van de Bedrijvenraad namens de Ondernemersvereniging

Spaanse Polder, denkt van niet:

'Het woord digitalisering komt niet eens voor in het nieuwe gemeentelijke coalitieakkoord.'

**MARTIJN VERBEEK OVER DE DIGITALE
BEREIKBAARHEID VAN DE SPAANSE POLDER:**

'VAART MAKEN MET EEN ROUTEKAART VOOR DIGITALISERING'

'Willen we van de Spaanse Polder een innovatieve bedrijvenscampus maken, zoals in de visie staat die ondernemers samen met de gemeente hebben opgesteld, dan moeten we vaart maken met een routekaart voor digitalisering', zegt Martijn Verbeek. Naast lid van de Bedrijvenraad is hij directeur van digital agency *bond for web solutions*. 'Op die routekaart moet staan wat we de komende tien jaar stapsgewijs willen bereiken. Welke digitale innovaties krijgen voorrang? Wat spreken we af over digitale duurzaamheid? En wat is er nodig om de bedrijven in de polder digitaal weerbaar te maken? Dat wil zeggen: hoe zorgen we ervoor dat bij cyberaanval- len of uitval van stroom of internet, de business door kan gaan?

GEZAMENLIJKE OPDRACHT

Ook in de Spaanse Polder worden steeds meer diensten digitaal geleverd en steeds meer producten met behulp van een digitaal productieproces in elkaar gezet. 'Maar is er een polderbrede digitale strategie?

Zijn er ambities en is de haalbaarheid ervan meetbaar, bijvoorbeeld met prestatieafspraken?', vraagt Verbeek zich hardop af. 'Nee dus. Ik vind het ontbreken van een digitale agenda voor het bedrijventerrein een groot gemis. Dan kijk ik zowel naar de gemeente als naar de ondernemers. Want we staan voor een gezamenlijke opdracht.'

AANSLUITEN BIJ MKB'ERS

Net als in veel andere steden is in Rotterdam een aantal jaren geleden een 'smart city'-programma opgezet. Verbeek ziet de voordelen voor ondernemers nog niet zo 1-2-3: 'Het is leuk dat er in een ondergrondse vuilcontainer een sensor is aangebracht, waarmee je dan kunt zien dat 'ie geleegd moet worden. En dat bij regen het verkeerslicht voor fietsers vaker op groen gaat, maar deze "gadgets" sluiten niet echt aan bij de wereld van bedrijven in de Polder.' Dat geldt ook voor subsidieprogramma's vanuit de gemeente of de metropoolregio, vindt hij. 'Zo was er onlangs een programma voor bedrijven die willen internationaliseren. 'De vraag is of er bij deze ondersteuningsprogramma's

voldoende wordt uitgegaan van de behoefte van de ondernemer. Ik zou bijvoorbeeld eerder denken aan een budget voor e-learnings om jonge talenten op te leiden of medewerkers bij te scholen. Neem een elektromonteur op leeftijd. Van zo'n medewerker wordt tegenwoordig verwacht dat hij klanten via een digitaal platform aansluit zodat zij hun zonwering en thermostaat via een app op afstand kunnen bedienen. Daar zou een bijscholingsbudget goed van pas komen. Dat geldt ook voor automonteurs die nu steeds vaker elektrische auto's moeten onderhouden in plaats van de oude vertrouwde diesel- of benzinemodellen.'

DIGITALE WEERBAARHEID

De laatste jaren is er in de polder veel aandacht besteed aan het vergroten van de veiligheid op straat. De ondermijning is aangepakt, kapotte verlichting wordt gerepareerd en overal in het gebied hangen camera's. Maar hoe zit het met de digitale veiligheid? Verbeek vraagt zich af of we zicht hebben op het aantal bedrijven dat het afgelopen jaar slachtoffer is geworden van cybercrime of zich "digitaal" onveilig voelen. En of er een noodplan is als er een grootschalige cyberaanval op nutsbedrijven plaatsvindt en bedrijven dagenlang niet kunnen produceren. 'De praktijk leert dat een bedrijf dan gemiddeld twintig dagen op z'n rug ligt'. Dat moeten we in kaart brengen, vindt hij.

DIGITALE INCLUSIE EN 5G

'Een andere vraag is of iedereen mee kan doen in het digitale tijdperk. Kunnen mkb'ers beschikken over betaalbaar en snel internet? Er ligt glasvezel in de Spaanse Polder, maar het gebruik ervan varieert enorm. En als ik het wil gebruiken, heb ik het dan morgen, hoe duur is het en uit hoeveel aanbieders kan ik kiezen? Blijft het betaalbaar?' Het (mobiele) dataverbruik in Nederland stijgt enorm; 31% meer dan in 2021, berekende Telecommonitor van de Autoriteit Consument en Markt. Door de toe-

name en intensiteit van het dataverbruik is een snel, stabiel en betrouwbaar netwerk nodig. De capaciteit van het 4G-netwerk is niet meer voldoende, dus zal er een 5G-netwerk uitgerold moeten worden. Op dit moment is het nog onduidelijk waar de nieuwe zendmasten en antennes komen. De gemeente wil samen met de telecomaانبieders een jaarlijks plaatsingsplan maken voor de zendmasten en antennes en dit plan communiceren naar bewoners. Op particuliere eigendommen bepalen de eigenaren van een gebouw of er een antenne komt, zo staat te lezen op de site van de gemeente. https://antenneregister.nl/Html5Viewer/Index.html?viewer=Antenneregister_extern

DIGITALE DUURZAAMHEID

Verbeek zou verder graag willen weten welke toetredingseisen er zijn wat betreft de elektriciteitsvraag en duurzaamheid als er een kavel vrij komt op het industrieterrein. 'Mag een datacenter of een ander energieslurpend bedrijf zich daar dan vestigen? Op dit moment kunnen 6.700 bedrijven geen gebruik maken van het elektriciteitsnet omdat de optimale capaciteit is verbruikt. Dat is een structureel probleem. Met name door de opkomst van warmtepompen, laadpalen en de elektrificatie van de bestaande industrie. Hoe zit dat in de Polder?'

ONBEWUST ONBEKWAAM

Digitalisering wordt ook wel de vierde industriële revolutie genoemd. 'Daarom mag digitalisering geen experiment zijn met wat gadgets', vindt Verbeek. 'Vandaar dat ik het opmerkelijk vind dat het woord digitalisering niet in het Rotterdamse coalitieakkoord voorkomt. Digitalisering moet een traject zijn waarin je serieuze keuzes en bewuste afwegingen maakt. Van een visie, die over de verschillende gemeentelijke portefeuilles heen reikt, naar een uitvoeringsagenda, met een volwassen budget. Daar gaat de Bedrijvenraad zich sterk voor maken.'

Digitalisering is geen doel op zich. Het is een stuk gereedschap om zaken beter, sneller en efficiënter te kunnen doen. Dankzij sensoren, datagebruik, kunstmatige intelligentie en supersnel internet, is er vandaag de dag heel veel mogelijk. Een ultieme kans voor de Spaanse Polder om zich met een uitstekende digitale infrastructuur te profileren. 'We moeten ervoor zorgen dat we van "onbewust onbekwaam" – want dat zijn we nu – in 2030 zijn geëvolueerd tot "bewust bekwaam". Zodat de Spaanse Polder voldoende digitale veerkracht en daardoor een gunstig vestigingsklimaat heeft en we de juiste bedrijven, medewerkers, scholen en andere partners kunnen aantrekken.'

Martijn Verbeek is directeur van bond for web solutions. Een digital agency dat sinds 1998 applicaties en platformen, bedenkt, ontwikkelt en onderhoudt voor de zorg, overheid en kleine- en grote (internationale) ondernemingen. Bond for web solutions is gevestigd in de Spaanse Kubus aan de Vlaardingweg. Verbeek pleit voor een routekaart voor digitalisering met daarin opgenomen: een digitale uitvoeringsagenda met aandacht voor innovatie, weerbaarheid, inclusie en duurzaamheid. Over de analoge bereikbaarheid van de Polder is hij best tevreden: 'Ik kom dagelijks vanuit Vlaarding op mijn elektrische fiets naar het werk. Dat gaat hartstikke goed. De fietspaden waar ik op rijd zijn lekker ruim opgezet en ik hoef maar twee keer te remmen voor verkeerslichten. Wel altijd opletten, want niet iedere weggebruiker in de polder hanteert de algemeen geldende verkeersregels.'



Ondernemers roemen de Spaanse Polder vaak om zijn bereikbaarheid. Best terecht, als je met de auto komt en buiten de spits rijdt. Maar reis je per tram, fiets, bus, trein, boot of vliegtuig, dan is er nog volop ruimte voor verbetering. Veertig procent van de reistijd gaat namelijk in de last mile zitten en voorzieningen daarvoor – denk aan lightrail, deelfietsen, elektrische busdienst op maat – ontbreken tot nog toe.

AUTO

Verkeersintensiteit rijkswegen rondom de polder
Aantal vervoermiddelen per werkdag (2019):

A16 gemeten bij Kralingen	205.000
A20 gemeten bij Spaanse Polder	109.000
A13 gemeten bij Overschie	129.200
A4 gemeten bij Kethelplein	170.600
(Kralingen in 2020)	178.000 (corona)



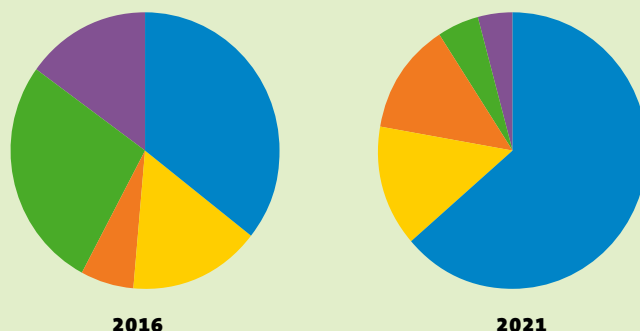
BUS

De RET heeft 275 bussen. Wie vanaf metro- en busstation Marconiplein komt, kan bus 42 pakken. Die rijdt op werkdagen van 05:55 tot 18:41 uur in een lus door de Spaanse Polder en Noordwest, terug naar Marconiplein.

ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT

Schiphol Group, eigenaar van Rotterdam The Hague Airport, maakte midden jaren negentig met overheden afspraken over de toekomst van de luchthaven. Een belangrijke was: Rotterdam The Hague Airport specialiseert zich in zakelijk lijndienstverkeer naar Europese zakencentra. Ook ondernemers uit de Spaanse Polder zouden daar hun voordeel mee kunnen doen. Daarnaast zou er ruimte zijn voor particulier zakelijk vliegverkeer én vakantievluchten. Dat beeld is de laatste jaren volledig gekanteld.

DOEL VAN DE VLUCHT



METRO EN TRAM

De RET heeft 160 metro's en 115 trams en vervoert (inclusief bus) 600.000 mensen per dag (70% gaat met de metro). Dat komt neer op 1,2 miljoen reistransacties per dag. Dichtstbijzijnde station is Marconiplein.

TREIN

De lijn Den Haag Centraal, Delft, Schiedam Centraal, Rotterdam Centraal, Dordrecht, gaat vier keer per uur. Dichtstbijzijnde station is Schiedam Centraal.

Smartdc en de Van Nelle Fabriek gaan een testfase in. Het lag al langer in de bedoeling om de rest-warmte die de servers in het Smartdc-datacenter produceren naar de Van Nelle Fabriek te leiden. Maar eerst moesten de installaties daarvoor flink omgebouwd worden. Als de testfase succesvol is, gaan beide partijen uit van een jaarlijkse energiebesparing van zo'n 800.000 m³.

De gemeente Rotterdam heeft overeenstemming bereikt met de **woonbootbewoners** die in de Peltserhaven liggen. Sinds de woonboten in het bestemmingsplan van 2014 zijn wegbestemd uit het gebied is er tevergeefs gezocht naar alternatieve ligplaatsen. Een aantal woonbooteigenaren is vertrokken, anderen hebben aangegeven het liefst op hun huidige plek in de Spaanse Polder te willen blijven wonen en willen bovenal duidelijkheid over hun toekomst. De resterende zeven woonbooteigenaren mogen in de Spaanse Polder blijven wonen, maar er komen geen nieuwe bij.

Zwerfvuil, een kapotte lantaarnpaal, lachgaspatronen? Meld het via de app **MeldR**. De app bevat een kaart waarop je de locatie van jouw melding kunt aangeven. Je kunt ook foto's en een beschrijving van het probleem meesturen. Jouw melding komt direct bij de gemeente Rotterdam binnen en wordt in het systeem dan meegeteld. Hoe meer meldingen op een bepaalde plek, hoe hoger de urgentie daarvan uit de cijfers blijkt. De mannen en vrouwen van Stadsbeheer komen in actie om jouw melding op te lossen. De MeldR-app downloaden? Dat kan via de App Store en via Google Play.

De komende maanden zal er bij elk bedrijf in de Spaanse Polder een koppel studenten aanbellen. Zij zullen u, op verzoek van de gemeente Rotterdam, **informer over actuele ontwikkelingen**. Voelt u zich vrij om ook uw klachten en ideeën met het te delen.

Werkzaamheden

Binnenkort worden twee blackspots aangepakt. In april 2023 starten de werkzaamheden op het kruispunt Vareseweg/Matlingeweg. Daar zullen verkeerslichten worden geplaatst. In het vierde kwartaal van 2023 zal dat ook gebeuren het kruispunt Industrieweg/Matlingeweg (bij tankstation Haan). Beide ingrepen moeten de verkeersveiligheid in de Polder aanzienlijk vergroten.

Van december 2022 tot april 2023 vinden er werkzaamheden plaats in de buurt van de Groothandelsmarkt. Stedin en Evides gaan daar de broze elektriciteits- en waterleidingen vervangen.



GOEDEREN EMISSIEVRIJ DE STAD IN

DE ZES-ZONE KOMT ERAAN



Vanaf 2025 heeft Rotterdam een ZES-zone: een zone waarbinnen voor goederentransport een zero emissie-criterium geldt. Deze zone vervangt de huidige milieuzone. Met de invoering hiervan zet Rotterdam een flinke stap verder richting duurzaam goederenvervoer. Jan Robbert Albrechts, coördinator goederenvervoer bij de afdeling Mobiliteit van de gemeente Rotterdam, legt in 7 punten uit wat dit voor u betekent.

Rotterdam werkt op verschillende manieren aan nul uitstoot van schadelijke stoffen binnen haar stadsgrenzen. Zo is het zogenoemde 'doelgroepenvervoer', denk bijvoorbeeld aan het vervoer van schoolkinderen, al nagenoeg elektrisch. Ook zijn er harde afspraken met de RET om over te stappen op emissievrije bussen. Per 1 januari 2025 komt daar de invoering van de ZES-zone bij: een gebied waar een zero-emissiecriterium geldt voor alle zakelijke bestel- en vrachtauto's.

1

DE MILIEUZONE

Tot nu toe kent Rotterdam de milieuzones Stad Rotterdam en Maasvlakte Rotterdam. Dat zijn gebieden waar alleen vrachtwagens mogen komen met de schoonste verbrandingsmotor (Euro 6). Camera's die op verschillende plekken hangen, leggen de kentekens vast van vrachtverkeer dat niet aan de criteria voldoet, en de eigenaren kunnen een forse boete verwachten. Naast de milieuzones is er een verbod op vrachtwagens met een brandstofmotor op de 's-Gravendijkwal. Daar mogen alleen nog vrachtwagens komen die volledig elektrisch rijden.

2

DE ZERO EMISSIE ZONE VOOR STADSLOGISTIEK (ZES-ZONE)

Per 1 januari 2025 geldt binnen de ring van Rotterdam een zero emissie-criterium voor zakelijke bestel- en vrachtauto's: de Zero Emissie Zone voor Stadslogistiek (ZES-zone). In deze zone moeten alle bestelbusjes en vrachtauto's voldoen aan het zero emissie-criterium. Albrechts: 'Oftewel: voor vrachtwagens en busjes die vanaf 1 januari 2025 worden aangeschaft, geldt de eis dat ze elektrisch rijden of op waterstof. Voor bestaande voertuigen komt er een overgangsregeling (zie kader – red.).'

3

LANDELIJKE DOELEN

Met de ZES-zone schaart Rotterdam zich

achter landelijke duurzaamheidsdoelen voor goedertransport naar en in de stad. Tot nu toe doen 27 gemeenten hieraan mee, waaronder dus Rotterdam. Zij hebben afspraken gemaakt over de toegangseisen tot de ZES-zone en houden rekening met redelijke investerings- en afschrijvingstermijnen.

4

CONVENANT MET ALLE BETROKKEN PARTIJEN

Het instellen van de ZES-zone gebeurt in nauwe samenwerking met de logistieke sector, brancheorganisaties, ondernemers en overheid. In 2014 hebben deze partijen het platform Logistiek010 opgericht, en in 2019 hebben zij gezamenlijk een stappenplan vastgesteld om te komen tot een zero-emissiezone in Rotterdam. Dit stappenplan geeft alle betrokken partijen duidelijkheid en schept een gelijk speelveld voor het goedertransport naar en in de stad, ongeacht of het de transportsector betreft of (kleine) ondernemers die een eigen busje hebben rijden. Het stappenplan resulteerde eind 2020 in een convenant met 70 partijen, waaronder het Rotterdamse stadsbestuur. Hierin hebben de partijen afspraken gemaakt over de contouren van de ZES-zone.

5

PERSOONLIJK ADVIES KLEINE BEDRIJVEN

De meeste transportbedrijven en groothandelsbedrijven in de Spaanse Polder weten inmiddels wat de nieuwe ZES-zone voor hen gaat betekenen. Zij hebben ofwel zelf hun handtekening onder het convenant gezet, of zijn via hun branchevereniging geïnformeerd. De kleinere bedrijven in de polder hebben in 2020 én in 2021 een informatiebrief gekregen van de gemeente Rotterdam. Albrechts: 'Toch vragen we ons af of zij voldoende op de hoogte zijn. Daarom komen onze logistiek makelaars graag langs bij de bedrijven in de Spaanse Polder. Ze geven advies op maat en helpen bij de

voorbereiding op de ZES-zone. Ze kunnen bijvoorbeeld een overzicht geven van elektrische bestelauto's die voor jou als ondernemer interessant zijn, inclusief het kostenplaatje. Vaak blijkt dat een elektrische bestelauto over de hele gebruikersperiode al voordeliger is dan de dieselbus. Ook de benodigde laadinfrastructuur nemen ze met je door. En ze kunnen samen met jou kijken naar mogelijke alternatieven zoals vrachtfietsen.'



LAADINFRASTRUCTUUR

Een aandachtspunt is de elektrische laadinfrastructuur in gebieden zoals de Spaanse Polder. Naar verwachting zal het overgrote deel van de oplaadpunten op eigen terrein worden aangelegd.

'Het is belangrijk om zicht te hebben op de toekomstige gezamenlijke energiebehoefte, zodat Stedin het elektriciteitsnetwerk aan kan passen waar dat nodig is', stelt Albrechts. 'Stedin moet als netbeheerder de vraag naar extra energie immers aankunnen. De gemeente wil hierin graag de regie nemen, maar het is uiteindelijk aan de ondernemer zelf om de benodigde capaciteitsuitbreiding bij de netwerkbeheerder aan te vragen.'



LOGISTIEKE STADSHUB

Ook de efficiëntie van het vervoer is een punt van aandacht.

'We hebben liever één volle vrachtwagen die de stad inrijdt, dan tien met een paar pakjes,' licht Albrechts toe. 'Daarom stimuleren we dat ondernemers met elkaar afspraken maken over logistieke hubs in, bijvoorbeeld, de Spaanse Polder. Een hub is een plek waar een vervoersbedrijf alles wat de stad in moet verzamelt en bundelt. Voor transporteurs is dat interessant, omdat ze dan zelf niet meer de stad in hoeven. Dat is waar we heen willen: zero emissie én minder verkeer de stad in. We hopen dat de ondernemers deze handschoen oppakken. Ik kan

vast verklappen dat er aanbieders van deze last-mile-oplossing zijn die staan te trappelen dit in Rotterdam uit te rollen. Het probleem is het vinden van terrein en vastgoed dat daarvoor geschikt is. Ondernemers die een paar honderd m² terrein over hebben, kunnen misschien helpen.'

DE TOEGANGSEISEN VOOR DE ZES-ZONE:

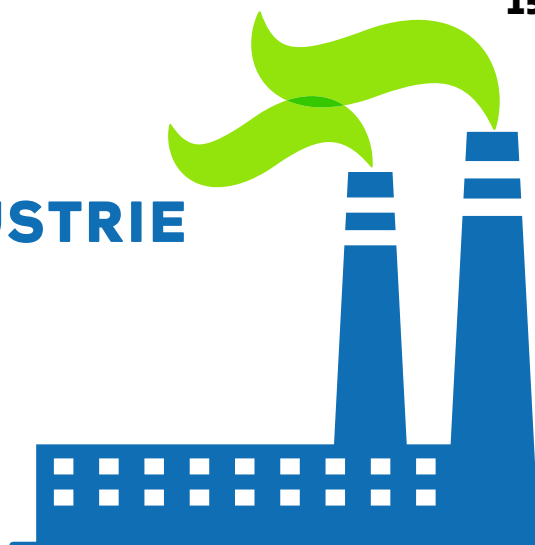
- Alle nieuwe bestel- en vrachtauto's die ná 1 januari 2025 op kenteken worden gezet, moeten emissievrij zijn in de ZES-zone.
- Plug-in hybride vrachtauto's hebben tijdelijk, tot 1 januari 2030, toegang tot de ZES-zone, als zij daar aantoonbaar en handhaafbaar emissievrij rijden.
- Bakwagens Euro-VI die ná 1 januari 2020 en trekkers Euro-VI die ná 1 januari 2017 op kenteken zijn gezet, hebben tot 1 januari 2030 toegang tot de ZES-zone.
- Bestelauto's Euroklasse 5 hebben tot 1 januari 2027 toegang tot de ZES-zone.
- Bestelauto's Euroklasse 6 hebben tot 1 januari 2028 toegang tot de ZES-zone.
- Alle bestel- en vrachtauto's moeten vanaf 1 januari 2030 emissievrij zijn in de ZES-zone.

MEER INFORMATIE

- Algemene informatie over de ZES-zone: logistiek010.nl
- Aanvragen advies op maat: logistiek010.nl/persoonlijk-advies/
- Ziet u mogelijkheden voor een logistieke hub? Stuur een e-mail naar: logistiek010@rotterdam.nl

SUBSIDIEREGELING BEDRIJFSRUIMTE MAAKINDUSTRIE

Subsidie voor bedrijven uit de maakindustrie die uitbreiden of zich vestigen in Spaanse Polder of Rotterdam Makers District



VERBOUW OF VERHUISPLANNEN?

Ben jij een ondernemer uit de maakindustrie en wil jij je vestigen in de Spaanse Polder of het Rotterdam Makers District? Of ben je hier al gevestigd, maar wil je je pand verbouwen of uitbreiden? Dan kan deze subsidieregeling voor jou net dat zetje in de rug zijn om je ambities waar te maken! De maakindustrie creëert banen en is van groot belang voor de stad van de toekomst. Maar voor maakbedrijven is het niet altijd makkelijk om ruimte te vinden om door te groeien. Dit speelt ook in de Spaanse Polder en het Rotterdam Makers District, twee gebieden die bij uitstek geschikt zijn voor de maakindustrie. Met deze subsidieregeling wil de gemeente Rotterdam bedrijven uit de maakindustrie helpen om de gewenste locatie te betrekken of te verbouwen om zo banen te creëren en bij te dragen aan de transitie naar een schone en circulaire stad.

WAT IS HET SUBSIDIEBEDRAG?

Je kunt subsidie aanvragen voor een tegemoetkoming in de kosten van bouwwerkzaamheden aan een bedrijfsruimte óf voor de huurlasten van een bedrijfsruimte gedurende het eerste jaar van een minstens vijfjarige periode.

- Een subsidie voor bouwwerkzaamheden bedraagt 30% van de kosten met een maximum van €200.000,-
- Een subsidie voor huurkosten bedraagt 30% van de kosten van de eerste twaalf maanden met een maximum van €75.000,-

LOOPTIJD SUBSIDIEREGELING

Het totaal beschikbare subsidiebedrag bedraagt € 3,4 miljoen. Een aanvraag kan ingediend worden tot en met 30 september 2024.

KOM IK IN AANMERKING VOOR DE SUBSIDIE?

De regeling is bedoeld voor bedrijven uit de maakindustrie met minimaal vijf en maximaal 249 werknemers en een omzet van maximaal € 50 miljoen. Ook toetsen we of aanvragers aantoonbare stappen zetten richting circulair en klimaatneutraal ondernemen. Kijk op www.rotterdam.nl/loket/subsidie-bedrijfsruimte-maakindustrie voor de volledige subsidievoorwaarden.

MEER WETEN?

Vraag een adviesgesprek aan met de beleidsadviseur die je adviseert over de voorbereiding van de aanvraag, zodat dit zo snel en eenvoudig mogelijk verloopt. Vraag het adviesgesprek aan op de productpagina: www.rotterdam.nl/loket/subsidie-bedrijfsruimte-maakindustrie.

HOE VRAAG IK DE SUBSIDIE AAN?

Je vraagt de subsidie online aan in drie stappen:

1. Plan het adviesgesprek met de beleidsadviseur om jouw aanvraag te bespreken
2. Verzamel alle stukken die nodig zijn voor de aanvraag.
3. Vraag de subsidie aan www.rotterdam.nl/loket/subsidie-bedrijfsruimte-maakindustrie. Je logt in met je eHerkenning.



CHECK
DIT!

Doorrijden

Van nul tot honderd in 4,3 seconden, topsnelheden van tegen de 300 km/h en G-krachten die je stevig in je driver's seat terugduwen: adrenalinestoten waar bezitters van Porsches, Bentley's en Lamborghini's van watertanden. Deze drie iconische automerken zijn achter deze gevel van Carport Rotterdam verkrijgbaar. Verkrijgbaar, maar ook bereikbaar voor iedere hardwerkende Rotterdammer? Nee, dat niet. Nog een kleine kanttekening: de maximumsnelheid in de Spaanse Polder is 50 km/h. Een gangetje dat overigens ook op de A20, van waar je het futuristisch ogende pand kunt zien, steeds vaker regel dan uitzondering is. En hoe zit het eigenlijk met de klimaatdoelen? 'Goed!', zegt Porsche-baas Oliver Blume: 'In 2023 is de helft van nieuwe Porsche-modellen elektrisch'. En de kekke rode verlichting in de gevel? Dat worden energiezuinige ledjes natuurlijk.

Foto Martin van Welzen





MESSEN MET EEN VERHAAL

Je zou het niet zeggen als je voor Graafstroomstraat nummer 69 staat. Een onopvallend poortje naar een dozijn garage-units. Maar achter een van die units gaat een heuse smidse schuil. En in die smidse smeedt Matthias Quadekker messen met een verhaal.





Als kind was Matthias Quadekker al gefascineerd door zwaarden, staal en vuur. Op zijn dertiende ging hij in de leer bij Jan de Laat, smid in Leiden. 'Het maken van messen is een oud ambacht met een lange historie. De smid was vroeger de koning van de ambachten. Iedereen kwam bij hem voor gereedschap, voor een mes, een zwaard, voor het beslaan van de paarden. In landen als Amerika, maar ook in bijvoorbeeld Spanje en Frankrijk waar de jacht nog populair is, bestaat een hele subcultuur rondom het maken van messen. En in Japan, waar ik veel van mijn inspiratie vandaan haal, behoort het mes- en zwaardsmiden tot de hoogste vorm van kunst.'

Ondanks zijn jeugdige fascinatie koos Matthias na de middelbare school voor een zangopleiding aan het conservatorium en ontwikkelde zich tot acteur en communicatiecoach. Toch kroop het bloed waar het niet gaan kan, want acht jaar geleden pakte hij ook het smeden weer op. 'Ik begon in de kelder van mijn huis, maar smeden vergt machines, ovens en ruimte om daar veilig om heen te kunnen bewegen.' En dus verhuisde Matthias zes jaar geleden naar de Spaanse Polder.

SPAANSE POLDER

Het is een stap waar hij geen spijt van heeft. 'Het leuke is: als ik iets nodig heb dan zit hier altijd wel iemand die het heeft. Of het nou om een compressor, hout, staal of speciale ijzerwaren gaat, alles is hier te vinden. Ook de Bouwmaat zit dichtbij. Ik hou ervan om mijn eigen machines te maken, en ben vaak op zoek naar specifieke onderdeeltjes. Oud hout en pallets voor mijn kachel haal ik aan de overkant. Voor die houtkachel zit ik graag te mijmeren in een oude fauteuil. Rust om nieuwe dingen uit te denken en uit te vinden hoe ik een bepaald probleem moet tackelen, is een wezenlijk onderdeel van het maakproces.' Want het maken van een mes is een proces dat zich

niet helemaal laat voorspellen. Het is spelen met ijzer en vuur, met harden en temperen om het staalhard en vervolgens weer 'taai' te maken, anders wordt het breekbaar als glas. 'Bijna een soort alchemistisch proces', zegt Matthias, 'waarin ook wel eens wat mislukt. Soms moet ik het halffabricaat even laten liggen. Even kauwen op hoe ik verder ga. Vandaar dat ik minstens drie maanden reserveer om een mes af te maken.'

ALCHEMIE

In essentie werkt de messenmaker met staal in verschillende legeringen, vuur, een hamer en een aambeeld. Matthias gebruikt daarnaast verschillende machines voor het persen, walsen en slijpen van het staal. 'Als ik een mes maak, wil ik weten voor wie het is en waarvoor het gebruikt gaat worden. Is het om te hakken of te snijden, voor iemand met grote of kleine handen? Zo kan ik de gewenste hardheid inschatten. Vaak worden bij het maken van een mes verschillende lagen staal gebruikt. Ik gebruik er zelf soms zo'n tweehonderd. Die laagjes smeed je samen in de oven, als



een soort spekkoeke. Tijdens het uitsmeden en slijpen wordt het patroon van die lagen zichtbaar. Dat heet “damast”. Sommige kopers vinden dat mooi. Zelf hou ik meer van een eenvoudig mes, met drie lagen staal.’

HANDMADE TALES

Matthias’ klanten zijn particulieren die een mes op maat bij hem bestellen. Ze vinden hem via via. ‘Ik maak geen reclame of zo maar heb inmiddels wel wat connecties die naar mij doorverwijzen. Kok, kookboekenschrijver en tv-presentator Yvette van Boven bijvoorbeeld. En binnenkort liggen mijn messen bij het Kookpunt in Rotterdam.’

De messen zijn niet goedkoop. Een klein mes begint bij 400 euro, de prijs voor grotere messen kan oplopen tot boven de duizend euro. Maar dan heb je ook wat. ‘Natuurlijk snijden mijn messen fantastisch. Maar daarmee onderscheiden ze zich niet van een ‘gewoon’ goed geslepen mes. Het is als het verschil tussen een Rolex en een Swatch. Een Swatch geeft de tijd net zo goed aan als een Rolex, maar Rolex is een icoon. Een voorwerp waarmee je je verbonden voelt. Zo is het ook met mijn messen. Ze zijn speciaal voor jou gemaakt. Alle ruwe materialen zijn door mijn handen gevormd. Het stalen lemmet, maar ook het houten handvat en de bouten, en eventueel de leren messenhouder. Het is een bezielde object, geen massaproduct. Iets waarmee je een band opbouwt.’

Er hangt een bordje in Matthias atelier: *Handmade tales*. ‘Ja, zo is het precies. Dat zegt iets over alles wat ik doe. Ik ben een maker. En in alles wat je maakt, zit een verhaal. Ook in mijn messen. En de eigenaar, die voegt daar zijn of haar verhaal aan toe.’





BEDRIJFSWAGENSPECIALIST CASPER VAN DER VELDEN:

'DE TOEKOMST

P van der Velden is al ongeveer veertig jaar een begrip in de bedrijfswagenwereld. Het bedrijf levert bestelbussen, trekkers, opleggers, kippers, kraanwagens en betonmixers. In koop-, lease- of huurvariant, vanuit vestigingen in Barendrecht en de Spaanse Polder. 'Het zal nog wel even duren voordat voertuigen op fossiele brandstoffen zijn uitgestorven, maar de toekomst is toch echt elektrisch', zegt algemeen directeur Casper van der Velden.

Samen met een aantal partners bouwde het bedrijf de afgelopen jaren een elektrische betonmixeroplegger en werden de aandrijvingen van twee vrachtwagens omgebouwd van diesel naar elektrisch. Daarnaast beschikt P van der Velden over een elektrische trekker met een mobiele snellaadpaal en zorgde het bedrijf voor het elektrificeren van de terminalbussen op Rotterdam The Hague Airport. Het bedrijf loopt daarmee voorop in de ontwikkeling van duurzaam vrachttransport.

HOE BEN JE ZO GEÏNTERESSEERD GERAAKT IN ELEKTRISCH VRACHTVERVOER?

'Ik ben een fervent fietser moet je weten. En om een beetje in de natuur te geraken, heb ik wel een half uur nodig om de stad uit te komen. Dan komt het wel eens voor dat er zo'n oude dieseltruck langsrijdt, die dan natuurlijk net als je een flinke teug adem neemt, een fikse walm produceert. Dat zijn minder prettige ervaringen die me hebben aangezet om me te verdiepen in de mogelijkheden van elektrisch rijden. Want als het met auto's kan, moet het toch ook met vrachtwagens kunnen? In ben op internet gaan speuren en via de gemeente Rotterdam kwam ik op het spoor van de DKTI-transportsubsidie. De afkorting staat voor demonstratie klimaattechnologieën en -innovaties in transport: een manier om projecten voor duurzaam vervoer, waarvan de innovatie nog niet of nog maar pas op de markt is, te ondersteunen. Daar hebben we de eerste projecten mee gefinancierd.'



IS ELEKTRISCH'





STAAN GEBRUIKERS TE TRAPPELEN OM ELEKTRISCH TE GAAN RIJDEN?

‘Het zijn dure jongens en dat schrikt veel mensen af. Toch is de terugverdiëntijd maar vierenhalf jaar. Ze zijn geluidsarm en energiezuinig, dus hebben de bewoners in de buurt van bouwwerkzaamheden geen stank- en geluidsoverlast. Bovendien staan wegen- en huizenbouwers niet te werken in uitlaatgassen. Voor betonmixers geldt dat we bestaande opleggers kunnen elektrificeren zonder ingewikkelde veranderingen aan de betonmixer te hoeven doen. De E-Box die we erop aanbrengen is voorzien van onbrandbare LFP-batterijen. De techniek schrijdt voort in rap tempo. Elektrische vrachtwagens kunnen nu al een actieradius van 350 kilometer halen. En zo’n betonmixer kan gemakkelijk de hele dag draaien zonder tussendoor

op te laden. Ik denk dat de interesse snel gaat toenemen. We gaan dit jaar nog drie elektrische betonmixeropleggers bouwen.’

JE ZEGT DAT ELEKTRISCH RIJDEN DE TOEKOMST WORDT, MAAR HOE ZIT HET MET DE WATERSTOFAUTO?

‘Om waterstof te maken, heb je elektriciteit nodig. En die waterstof moet je daarna weer omzetten in elektriciteit. Door die omzettingen verlies je ongeveer zestig procent rendement. Daar zie ik geen toekomst in. En elektrisch rijden wordt helemaal aantrekkelijk als je straks bi-directioneel kunt laden. Bi-directioneel laden betekent dat je met je auto twee kanten op kunt laden. Normaal gesproken stroomt elektriciteit náár je auto. Bij bi-directioneel laden kan het dus ook andersom: je gebruikt de stroom vanuit je auto. Je auto wordt als het ware een opslagbatterij. Die laadt je zoveel mogelijk op tijdens daluren uit hernieuwbare bronnen, bijvoorbeeld als de zon schijnt of als het hard waait. Die stroom gebruik je op het moment dat je daar behoefte aan hebt; goed voor het klimaat en je eigen portemonnee.’

ALS JE NOG EEN BLIK IN DE TOEKOMST WERPT, HOE ZIET DIE ER DAN OVER TIEN JAAR UIT?

‘Dan is het aantal traditionele garages flink uitgedund. We hebben nu ongeveer drie procent elektrische vrachtoetuigen. Over tien jaar zitten we ongeveer op twintig procent. Monteurs hebben weinig meer te sleutelen. Het gaat straks meer om het uitlezen van de software en het updaten daarvan. Dat zal steeds vaker bij de klant thuis gebeuren. Als de klant een probleem meldt, kijkt de werkplaatsmedewerker in het systeem en detecteert om welk onderdeel het gaat. Dan gaat onze monteur met een elektrisch voertuig met het juiste nieuwe onderdeel naar de klant om het euvel te verhelpen. Verder zullen er aan de rand van de stad hubs komen waar je fossiel aangedreven vervoermiddel parkeert om met een elektrisch vervoermiddel de stad in te gaan.’

Werkbezoeken en roadshows

De Ondernemersvereniging Spaanse Polder (OVSP) en de Bedrijvenraad Spaanse Polder gaan regelmatig de boer op. Beide organisaties informeren hun partners en leden tijdens de roadshows en werkbezoeken die zij organiseren of waaraan zij deelnemen. Maar belangrijker nog: ze halen informatie, ideeën en meningen over allerlei relevante thema's op en brengen dat weer in in hun beleid en de acties die zij ondernemen. Zo ontstaat er een kruisbestuiving waardoor het onderlinge draagvlak bij de ondernemers groeit.

BT010 - De Bedrijvenraad Spaanse Polder bezocht het afgelopen najaar onder andere het BT010 netwerk-event. BT staat voor bedrijventerreinen. Het doel van BT010 is om het netwerk te versterken tussen de ondernemers(verenigingen) onderling en tussen de ondernemers en de gemeente Rotterdam. Ongeveer 150 ondernemers deden bij de bijeenkomst inspiratie op over het thema duurzaam ondernemen. De aanwezigen konden er alles te weten komen over mogelijkheden voor duurzaam en inclusief ondernemen en over de subsidieregelingen die daarvoor in Rotterdam beschikbaar zijn.

Schiedistrict - Begin september bracht de Bedrijvenraad een bezoek aan Schiedistrict, dat werkt aan een beter werk- en leefklimaat in Schiedam. De interesse was vooral gericht op het ontwikkelen van een bedrijvencampus en welke stappen ervoor nodig zijn om arbeid en scholing beter in elkaar over te laten vloeien. In Schiedam ligt de focus op de fijn-mechanische industrie met een leven lang ontwikkelen als uitgangspunt. Iets waar ook de Bedrijvenraad zijn pijlen op wil richten. Vandaar dat er al een vervolgspraak is gemaakt.

Mobiliteit, bereikbaarheid duurzaamheid - Op 3 november hield de Bedrijvenraad een sessie bij de digital agency *bond for web solutions* in de Spaanse Kubus. Het thema daar was mobiliteit en bereikbaarheid. Daar werd enthousiast gereageerd op de Green Loop; een duurzame oplossing voor woon-werkverkeer. Al vanaf 3 uur 's ochtends brengt deze e-bus jou gratis vanaf verschillende hubs – Rotterdam CS, Schiedam CS, Spaanse polder, Rotterdam Zuid en Rotterdam The Hague Airport – naar je werk. Binnenkort gaan de medewerkers van Schmidt Zeevis van deze service gebruik maken. Een week later was er een lunch-sessie bij Smartcd op de Schuttenvaerweg met duurzaamheid als thema.



SPAANSE KUBUS

Tweedaagse sessie De Bedrijvenraad Spaanse Polder en de Gemeente Rotterdam hebben in november een tweedaagse sessie gehouden om de samenwerking met betrekking tot de uitvoeringsagenda verder te verstevigen.

Ook de komende winterperiode zullen de Bedrijvenraad en de OVSP op verschillende momenten van zich laten horen. Houd de data op www.bedrijvenraadspaansepolder.nl en www.ovspaansepolder.nl in de gaten.

VIATIM: UNIEKE LAST-MILE-VOOR PAKKETTEN

Online bestellen is *booming*

business geworden. Helemaal ten tijde van corona. In 2021 werden er in Nederland dagelijks 1,8 miljoen pakketten verstuurd. Gemiddeld komen er daardoor zo'n dertien pakketbussen per dag door een willekeurige straat. ViaTim zorgt voor een aanzienlijke vermindering van dat aantal verkeersbewegingen met ViaTim-pakketverzamel punten in de wijken én in de Spaanse Polder.



Ivo Goes was tien jaar lang ondernemer in e-commerce en begeleidde veel startups en innovatietrajecten bij grote ondernemingen. 'Maar het werk stopte dan bij de propositiefase. Als de testfase positief was afgerond, gaf ik het initiatief over aan het bedrijf en gingen zij er mee verder. Bij ViaTim maak ik ook de volgende fase mee waar ik volop van geniet: het product marktfit maken en dat traject zo efficiënt mogelijk inrichten.'

-SERVICE-OPLOSSING

Met een netwerk van ViaTim Punten wil het bedrijf wijkgenoten met elkaar verbinden en tegelijkertijd gemak en efficiëntie creëren. 'Een ViaTim Punt is een buurtgenoot die overdag thuis is en klaar wil staan voor zijn of haar wijk', legt Ivo Goes uit. Hij is sinds twee jaar country lead bij ViaTim. 'Met onze dienst willen we het contact tussen mensen in de wijk versterken, een beter milieu realiseren en een breder toekomstperspectief bieden voor onze punten.'

OPHALEN ÉN INLEVEREN

Het idee ontstond in het hoofd van oprichter Michiel Nieuwkerk. Ivo: 'Hij ergerde zich eraan dat zijn pakketje vaak werd bezorgd als hij niet thuis was. Bijvoorbeeld omdat hij op zijn werk was. Dan werd het pakket naar een verzamelpunt gebracht en moest hij het daar ophalen. Maar als hij daar 's avonds gelegenheid voor had, was dat ophaalpunt alweer gesloten. Onze ViaTim Punten zijn open van 16:00 - 21:00 uur. En heb je een trui besteld maar past ie niet, dan kun je hem ook weer bij het ViaTim Punt inleveren. Een unieke last-mile-service-oplossing.'

STARTUP

ViaTim is begonnen als een startup. 'We moesten natuurlijk onderzoeken of mensen en bedrijven voor een dienst als de onze wilden betalen. Wat was onze meerwaarde? Dat heeft veel pilots en testen gekost. Nu blijkt dat het werkt. We hebben onderhand 700 ViaTim Punten in Nederland en België en hier in de Spaanse Kubus hebben we 25 mensen in dienst. We zijn merkonafhankelijk en werken inmiddels samen met de grote carriers zoals DHL, DPD en UPS. En er lopen onderhandelingen met andere bezorgers.'

ONDERSTEUNEN

Het bedrijf heeft twee belangrijke 'slagaders', vertelt Ivo. 'De eerste zijn grote vervoerders die pakketten voor een bepaalde wijk bij een ViaTim Punt afgeven.

Zij hoeven dan maar één adres te bezoeken in plaats van de hele wijk rond te rijden. Vanuit de Spaanse Kubus ondersteunen we de buurtgenoten die als verzamelpunt fungeren. Er komen allerlei meldingen binnen. Voorbeelden? De koerier komt altijd te vroeg, kan hij niet wat later komen? Dit pakket wordt maar niet opgehaald. De scanner werkt niet goed, wat moet ik doen? We zijn een luisterend oor voor de wijkbewoners. Waarom zij ViaTim Punt willen zijn? Voornamelijk voor de sociale contacten die ze opdoen of om de burens te leren kennen. En, ze verdienen tussen de 25 en 75 cent per pakket. Bovendien kunnen zij rekenen op waardering van de wijkbewoner, want die kan na kantooruren terecht, vaak lopend of met de fiets, of desnoods met de auto, maar zonder parkeerkosten. Elke week krijgen we ongeveer 300 aanmeldingen van mensen die ViaTim Punt willen worden. Onze ViaVerbinders in de buitendienst gaan dan langs bij de potentiële punten om te zien of ze een geschikt punt zouden zijn.'



‘We versturen per jaar 300.000 pakketten voor webshopklanten in de Spaanse Polder. We zorgen voor tijdige verzending en aflevering, tegen de beste prijs en kiezen de juiste vervoerder per type pakket.’

SERVICE VOOR WEBSHOPS

De andere ‘slagader’ is met name interessant voor bedrijven in de Spaanse Polder die een webshop hebben. Ivo: ‘Momenteel hebben we vijf webshopklanten hier op het bedrijventerrein die gezamenlijk al goed zijn voor een jaarlijks volume van 300.000 pakketten. De bedrijven kunnen de pakketten naar ons Via Tim Punt in de Spaanse Kubus brengen, maar we kunnen ze ook bij hen afhalen. We zorgen voor tijdige verzending en aflevering, tegen de beste prijs. We nemen de complete pakketzorg uit handen en zoeken de juiste vervoerder per type pakket.’

MULTI-INZETBAAR

‘We hebben vorig jaar nagedacht of we hier wel in de Spaanse Polder willen blijven. Maar de ligging is centraal en dit pand heeft zoveel voordelen. Het biedt ons

de ruimte die we nodig hebben. Er is een ViaTim Punt hier in de hal en we hebben genoeg plek voor wat logistieke bewegingen. Veel ondernemers hier laten hun pakketten door ons bezorgen, dus er is behoorlijk wat kruisbestuiving.’

Hoe de pakkettenhandel zich zal ontwikkelen is een beetje koffiedik kijken, vindt Ivo. ‘Er was al een stijgende lijn, die tijdens corona natuurlijk een hoogtepunt beleefde. Die toename is nu wat afgevlakt. Maar we kijken verder dan de pakketdienst. Kunnen we bijvoorbeeld bij onze punten andere services bieden? Een strijkservice of een punt waar je streekproducten kunt kopen? Of kan het een belangrijk punt voor sample-producten worden? Voor een nieuwe sham-poo, een verrassend nieuw zoutje of smaak kauwgom. Het ViaTim Punt is multi-inzetbaar.’





Heeft u bewakingscamera's? Meld ze aan!

Camerabeelden helpen de politie vaak bij het oplossen van inbraken, overvallen en andere misdrijven. Heeft u een of meer camera's om of aan uw bedrijfspand hangen? Laat het ons dan weten. Want hoe beter de politie in kaart heeft waar er camera's hangen, hoe sneller we misdrijven kunnen oplossen.

Stel er wordt bij u ingebroken. De politie kijkt dan in een databank wie bij u in de buurt een camera heeft hangen. Vervolgens kunnen we de beelden van die camera's snel ophalen om te kijken of de dader er misschien op staat. De politie kijkt dus niet live mee met uw camera's, maar inventariseert alleen waar ze hangen. Zo beschermt uw camera niet alleen uw eigen bezit, maar helpt u tegelijkertijd mee om uw buurt en ons industrieterrein veiliger te maken. U kunt uw camera('s) aanmelden via www.politie.nl/cib.

Hotspot Spaanse Polder, letterlijk dan

Op 12 augustus vloog de NASA Ecostress-satelliet over ons land. Omdat het een zonovergoten dag was, waren de hittemetingen die de onbemande kunstmaan die dag deed zeer betrouwbaar. Het is algemeen bekend dat een stad stevig kan opwarmen tijdens een hete zomermiddag. Een stadspark zal in de regel veel lagere temperaturen tonen dan een industriegebied. Met een grondtemperatuur van 51,5 graden staat bedrijventerrein Spaanse Polder op nummer vijf van heetste plekken in het land. Tot nu toe, want er volgen nog meer uitslagen. De waarnemingen van de satelliet maakten maar weer eens duidelijk dat het – letterlijk – vergroenen van de Spaanse Polder geen raar idee is. Bomen nemen CO₂ op en zorgen voor verkoeling, waardoor airco's – de nummer-één-oorzaak van de klimaatverandering – minder hard en minder vaak hoeven te draaien.

Bron: nieuwsplatform Innovation Origins





EERST HET ZOET...



Elf jaar was Loek Gillet in 1914 toen hij zijn zelfgemaakte toffees met zijn vriendje Wim Davids aan snoepwinkeltjes bij hem in de buurt verkocht. Gedurende de Eerste Wereldoorlog kwam de import van toffee uit Engeland stil te liggen zodat de verkoop van Gillet en Davids plotseling omhoogschoot. Ze begonnen te denken aan een eigen snoepfabriek. In 1923 was het eindelijk zo ver en werd Gillet & Davids opgericht. De zaken gingen goed. Na twee jaar hadden ze dertig man in dienst. Vanwege de groei moest herhaaldelijk naar grotere fabrieksruimte worden gezocht.

In 1957 werd uiteindelijk aan de Schuttevaerweg 122 de modernste drop- en suikerwerkfabriek van Europa gerealiseerd. Bekende producten waren ondermeer de rollen Verpleegstersdrop en Dropmintina.

Eind jaren zeventig kreeg het bedrijf het - als gevolg van de enorm toegenomen concurrentie - steeds moeilijker, wat uiteindelijk leidde tot een faillissement in 1982.



TE LAND, TER ZEE, TERLOUW

Tien jaar lang staat Jacqueline Terlouw nu aan het roer van familiebedrijf Terlouw Rotterdam B.V. ‘Niet bepaald een rustig vaarwater’, zegt ze zelf over dit decennium. ‘Met een nasleep van de bankencrisis, een veranderende markt, corona en het vinden van goed technisch personeel.’ Toch groeide het bedrijf, dat bijna honderd jaar bestaat en al in 1956 in de Spaanse Polder neerstreek, gestaag.

Bedrijf Terlouw Rotterdam B.V.

Wie Algemeen directeur Jacqueline Terlouw

Wat Inkoop, verkoop, reparatie, revisie en onderhoud van Volvo Penta dieselmotoren

Medewerkers: 20, van wie de helft in de buitendienst

Waar Breevaartstraat 25

BESCHRIJF TERLOUW ROTTERDAM B.V. IN HET KORT...

‘Een vooraanstaand specialist in verkoop, reparatie, revisie en onderhoud van Volvo Penta dieselmotoren voor de scheepvaart en industriële branche. Wereldwijd en 24/7 ondersteunen we bedrijven in de commerciële vaart en waarborgen we de continuïteit van hun machines. En dit is heel breed: van een schip wat stil komt te liggen tot aan een cementmachine in de bouw die er ineens mee stopt, tsja...daar moet je dan snel bij zijn.’

JULLIE ZIJN VOLVO PENTA CENTER DEALER, WAT HOUDT DAT IN?

‘Volvo Penta is een divisie van de Volvo Group uit Göteborg Zweden. Een divisie die vooral bekend is van de leisure-tak – jachten en pleziervaartuigen. Maar daar richten we ons niet op; wij bedienen het commerciële B2B-segment. De meest gangbare Volvo Penta-onderdelen liggen bij ons op voorraad en zo niet, dan kunnen we die dezelfde dag nog leveren.’

WAT IS DE KRACHT VAN TERLOUW?

‘Snelheid. We reageren snel, leveren snel en plannen het servicewerk zo in dat we goed kijken naar de prioriteiten van de klanten. Waar gaat het meeste geld in om en wat voor risico’s hangen eraan? Onze monteurs reizen de hele wereld over voor revisies, onderhoud en om storingen te verhelpen. Als een tanker vanwege een storing een dag stilligt, kost dat onze klanten al snel tienduizenden euro’s. We zijn een soort dieselmotor-ambulancedienst voor de scheepvaart en industrie.’

ZAT HET OVERNEMEN VAN DE LEIDING VAN HET FAMILIEBEDRIJF AL VROEG IN DE PLANNING?

‘Nee helemaal niet, ik heb een flinke weg afgelegd. Op de lagere school was mijn Cito-score niet zo hoog en kreeg ik het advies vmbo. Vervolgens ging ik naar de middelbare hotelschool en behaalde daar mijn



diploma met het idee hotelmanager te worden, echter bleek de horeca totaal niet mijn ding te zijn. Inmiddels kreeg ik meer interesse in organisatiekunde en besloot ik hbo Bedrijfskunde te gaan volgen. Die studie rondde ik in 2011 af.

Dat een vrouw de leiding van het bedrijf zou overnemen, zat eerlijk gezegd ook niet meteen in de familieplanning. Nadat mijn overgrootvader het bedrijf in 1924 was gestart, zetten mijn opa en vervolgens mijn vader het met zijn neef voort. Vanaf 2006 werkte ik al parttime mee in het bedrijf en vijf jaar later kwam ik fulltime in dienst als directiesecretaresse. In 2013, ik was toen 26, kwam de kans op mijn pad om aandelen van een vertrekkende directeur over te kopen. Ik dacht: doen! Ik kreeg veel reacties in de trant van: weet je wel zeker dat je dit wilt? En: het is wel een hele verantwoordelijkheid hoor! Ik heb vaak gedacht: zouden ze dat ook aan een man hebben gevraagd? Mijn broer zit ook in het bedrijf, maar blijft liever als adviseur wat meer op de achtergrond.'

HOE ZOU JE JE LEIDERSCHAPSSTIJL OMSCHRIJVEN?

'Ik vind transparantie en openheid erg belangrijk. Gewoon zeggen waar het op staat, problemen gelijk aanpakken en niet laten sluimeren. We hebben mensen in dienst die hier al dertig of veertig jaar werken, maar we hebben ook een jonge garde. Dat botst weleens. De kunst is elkaars verschillen te respecteren en het beste in eenieder naar boven te halen. We zijn allemaal anders en hebben onze eigen unieke kwaliteiten. Als we binnen het bedrijf keuzes maken, leggen we die duidelijk aan iedereen uit. Vervolgens moet je dan ook mensen de ruimte geven om daar iets van te vinden en wellicht hebben ze nog goede ideeën. Qua leiderschapsstijl ben ik wel de democraat, ik geef medewerkers veel verantwoordelijkheid en vrijheid om dingen op te pakken en mee te beslissen. Heel het speelveld tussen werkgevers en werknemers is veranderd. Met de vuist op tafel slaan, werkt allang niet meer. Werknemers zijn tegenwoordig bijdehand, allemaal goed geschoold en de informatievoorziening

is enorm. Mensen laten zich niet meer zomaar dingen vertellen, omdat jij de baas bent. Het gaat op basis van gelijkwaardigheid en ik vind dat eigenlijk niet meer dan normaal.'

HOE IS HET LAATSTE DECENNIUM VERLOPEN?

'Turbulent, zou ik zeggen. Vanwege de nasleep van de bankencrisis gingen veel van onze klanten het onderhoud zelf doen, dat was een wat mindere tijd. Toch zijn we altijd wel door crises heen gerold. De gevolgen van corona vielen voor ons ook best mee. Door de lockdowns en reisrestricties vielen er internationale klanten af, maar de binnenlandse markt groeide juist. Nu we weer mogen reizen en onze buitenlandse klanten kunnen bedienen, is het drukker dan ooit. En daar doemt weer de volgende uitdaging op: het vinden van goed personeel. We zoeken nog monteurs en een projectmedewerker bedrijfsbureau.'

IS HET TIJDPERK VOOR DIESELMOTOREN BINNENKORT NIET TEN EINDE?

'Dat tijdperk duurt nog wel even voort. Voor de vermogens die wij leveren, is nog niet echt een goed alternatief. Waterstof is weliswaar in opkomst en er zijn dieselelektrische motoren, maar tot nu toe is daar nog geen structurele oplossing mee gecreëerd. En laten we niet vergeten dat een accu ook een enorme footprint heeft. Het R&D-team van Volvo Penta is uiteraard bezig met innovatieve projecten. Wel zijn een aantal van onze mensen al NEN 9140-gecertificeerd zodat zij straks, als het nodig is, mogen werken aan elektrische voertuigen met hogere wattages. Maar we verwachten dat een definitieve oplossing voor het vervangen van dieselmotoren echt nog lang gaat duren.'

WAT VIND JE VAN DE SPAANSE POLDER?

'In 1956 waren we een van de eerste bedrijven die zich hier vestigden. De medewerkers keken uit over weilanden en Noord-west bestond nog niet. Toen we



in 2011 uit ons jasje waren gegroeid, hebben we ons serieus afgevraagd of we wel in de polder moesten blijven. Omdat we geen andere geschikte kavel in de regio konden vinden, besloten we het oude pand plat te gooien en op dezelfde plek nieuw te bouwen. Sindsdien is het gebied, mede dankzij de voortvarende aanpak van burgemeester Aboutaleb, ten goede veranderd; veel sjoemelbedrijfjes zijn verdwenen. Ik zou alleen wel meer groen willen zien.'

ONDERNEMEN IS...

'Iets wat je niet kunt leren. Het is een kwestie van gewoon doen en niet opgeven. Het financieel-boekhoudkundige gedeelte heb ik meegekregen van mijn vader, maar het echte ondernemen heb ik zelf moeten uitvinden. Nog ondernemerstips? Creëer vet op de botten voor als het economisch wat minder gaat en zet je mensen in hun kracht, geef ze vertrouwen, laat ze shinen.'

HEB JE NOG EEN HARTENWENS?

'Zingen in een jazzbigband! Ik heb al geruime tijd zangles. Favorieten? Renee Olstead, Michael Bublé en Diana Krall.'



Twenty-four-seven, around-the-clock, non-stop, het zijn inmiddels ingeburgerde begrippen. Blijkbaar verwachten we van elkaar dat we altijd en overal bereikbaar zijn. Veel consumenten rekenen er inmiddels op dat hun leverancier – van welk product dan ook – altijd online is. Een avocado of een Spaans pepertje vergeten voor in je makreel-quinoasalade? Dan laat je die via een rider binnen tien minuten thuisbezorgen. Kei-handig.

Altijd bereikbaar zijn. Worden we daar niet doodmoe van? Ja, zegt het sterk stijgende aantal werknemers in Nederland dat zich jaarlijks met burn-outklachten bij de huisarts meldt. Nee hoor, zeggen anderen die, als ze net in bed liggen, snel nog even hun WhatsApp, Signal, Twitter, Facebook, Instagram, Snapchat, e-mail én LinkedIn checken (en er de volgende dag wel over zeuren dat ze zo worden geleeft). Als je altijd bereikbaar bent, leef je reactief en creëer je onrust voor jezelf. Wie heeft zich al eens betrap op het phantom vibration syndrome? Dat je je telefoon in je zak voelt trillen, terwijl je je mobiel helemaal niet bij je hebt?

De inwoners van een kleine gemeenschap in West-India waren er klaar mee. De dorpsraad bepaalde dat het plaatsje 's avonds offline gaat. De bewoners moeten dan hun telefoon en televisie uitschakelen. De dorpelingen zijn blij. Ze praten weer met elkaar en kinderen kunnen zich veel beter concentreren op hun huiswerk. Offline zijn werkt enorm bevrijdend; er schijnt een ongekende ruimte in je hoofd te ontstaan.

Dus waarom doen we ons dit 'altijd-aan-staan' aan? Ik vroeg het een jonge marketing manager. 'De wereld verandert continu', wist zij. 'Je moet met de tijd meegaan! En een goede bereikbaarheid is onderdeel van een excellente customer journey en dat betekent mogelijkheden voor extra revenue'. Ik vergat te vragen of dat ook haar levensdoel was, mogelijkheden benutten voor extra revenue. Of zou dat – net als bij de meeste mensen – meer in de richting gaan van gezond oud worden?

Want dan zou je beter kunnen kijken naar de leefwijze van mensen in de blue zones. Die vind je bijvoorbeeld op het Griekse eiland Ikaria, op de Okinawa-eilanden in Japan en op het Italiaanse eiland Sardinië. Waarom mensen daar vrolijk en gezond oud worden? Drie belangrijke redenen volgens de mensen die dit onderzochten: de bevolking daar eet gezond (uit eigen moestuin). De mensen bewegen voldoende (niet in een sportschool, maar gewoon door heen en weer te lopen in en naar die moestuin) en ze hebben een warme sociale kring. Voor alle duidelijkheid: daarmee bedoelen de onderzoekers contacten in de echte wereld, dus geen volgers, (nep) reviews of een bepaalde hoeveelheid likes.



EERLIJK EN DAADKRACHTIG

Sinds mei 2022 is Marc Nagtegaal (29) de nieuwe wijkagent Spaanse Polder. Hieronder stellen we hem aan u voor.

HOE BEVALT JE NIEUWE BAAN?

‘Prima. Ik heb veel vrijheid om mijn werk in te delen en het contact met de ondernemers te zoeken.’

KENDE JE HET INDUSTRIEGEBIED AL?

‘Zeker. Ik zit bij Basisteam Midden-Schieland en daar hoort Spaanse Polder ook onder. Dus ik ken het gebied goed. In dat team verzorgde ik voor een groot deel het “112-rijden”. Je bent dan de eerste die na een spoedmelding arriveert om noodhulp te verlenen. Je weet van tevoren nooit wat je precies tegenkomt. Het kan om een ernstig ongeluk, een brand of om een verdacht of verward persoon gaan. Leuk werk hoor, alleen was er nooit de ruimte om verdieping te zoeken. Je zorgt dat die 112-melding afgehandeld wordt en dat is het dan. In deze functie heb ik de mogelijkheid om met de ondernemers een band op te bouwen en gezamenlijk te werken aan de veiligheid in het gebied.’

WILDE JE ALTIJD AL BIJ DE POLITIE?

‘Ja, eigenlijk als kind al. Toen ik de havo had afgerond, wilde ik solliciteren maar was er net een vacaturestop afgekondigd. Vervolgens ben ik maar Bewegingstechnologie gaan doen. Een studie over de techniek achter de ontwikkeling van rolstoelen, protheses, trapliften en dergelijke. Maar ik was daar niet echt op mijn plek. In mijn tweede studiejaar scheurde ik tijdens een voetbalwedstrijd mijn kruisband af. Omdat ik een paar maanden moest revalideren had ik tijd om na te denken: ik stopte met de studie en solliciteerde opnieuw bij de politie.’

WAT VIND JE VAN DE SPAANSE POLDER?

‘Het is een uniek gebied, met nauwelijks bewoners, eigenlijk alleen met ondernemers. Je ziet dat het



Marc Nagtegaal fluit de wedstrijd Ajax-Fortuna, december 2021.



Wijkagenten Bas Lankwarden en Marc Nagtegaal (r)

ondermijningsproject genaamd Holsteiner – dat nu al acht jaar loopt – zijn vruchten heeft afgeworpen. De ondermijnende activiteiten in het gebied slinken en veel malafide bedrijven hebben hun biezen gepakt. Dat neemt niet weg dat de controles, die we samen met het Openbaar Ministerie, de gemeente, DCMR en de Belastingdienst uitvoeren, nog steeds plaatsvinden. Daarnaast proberen we steeds meer de samenwerking te zoeken met de bonafide bedrijven, hun te helpen met vragen en door verbinding een sterke basis te leggen voor een veilige, bonafide polder.'

BEN JE AL GOED INGEBURGERD?

'Ik trek veel op met collega wijkagent Bas Lankwarden, die Noordwest en Hoog Zestienhoven onder zijn hoede heeft. Al hanteren we de grens tussen "zijn" gebied en Spaanse Polder, niet strikt. Bas heeft al veel connecties in het gebied en we nemen voor elkaar waar. Ik neem graag de tijd om de ondernemers te leren kennen en nuttige informatie bij hen op te halen. Ik ben altijd bereikbaar voor vragen, klachten en incidenten op 06-53828873, echter in spoedgevallen is 112 het juiste nummer. Met andere ketenpartners, zoals de gemeente, DCMR en de Belastingdienst sparren we geregeld over het verbeteren van de veiligheid in het gebied. Verder wil ik me vooral richten op de meldingsbereidheid en veiligheid en wil ik ondernemers oproepen hun bewakingscamera's aan te melden (zie ook pagina 29).

WAT DOE JE NAAST JE WERK?

'Ik ben scheidsrechter in het betaalde voetbal. Ik fluit nu vooral wedstrijden in de Keukenkampioendivisie, maar mag steeds vaker een wedstrijd in de Eredivisie leiden. Ik heb de ambitie om in het rijtje van de beste acht scheidsrechters van Nederland te komen, zodat ik ook internationale wedstrijden mag leiden. Scheidsrechter en wijkagent zijn heeft als overeenkomst dat je bezig bent een bepaalde situatie te managen. Dat doe je door eerlijk te zijn en daadkrachtig op te treden.'



SPAANSE POLDER? EEN GEBIED MET POSITIEVE SPANNING

**Gabor (Gary) Verwey (50) loopt al vanaf zijn zeven-
tiende in de Spaanse polder rond. Hij repeteert er
met zijn band en organiseerde er zeven jaar achter-
een Roadgrill, het ‘grootste kleine metalfestival’ van
Nederland. Daarnaast verhuurt hij onder de naam
Sir Bang A Lot’s Sound Dungeons luxe oefenruimtes
voor bands.**

‘De Spaanse Polder roept altijd een soort positieve spanning in mij op’, vertelt Gabor, alias Sir Bang A Lot. ‘Begin jaren negentig zochten we met ons bandje een oefenruimte. Die vonden we in de oude verffabriek Molyn & Co aan de Overschieseweg. Die wat ondefinieerbare opgewondenheid werd veroorzaakt door de reputatie die de polder toen had en ook vanwege de andere huurders in het gebouw van wie we niet precies wisten wat ze er nu deden. Negatieve ervaringen heb ik er overigens nooit gehad. Vandaar dat ik in 2008 besloot te investeren en enkele ruimtes in de fabriek te kopen.’

ROADGRILL

Van 2008 tot 2014 organiseerde Gabor eens per jaar het Roadgrill-festival op het fabrieksterrein. Een kleinschalig evenement met gerenommeerde metalbands en een flink aantal barbecues. ‘Altijd een gemoedelijke samenkomst van liefhebbers van het muziekgenre.’ Het festival stopte omdat Gabor er naar eigen zeggen ‘elke keer toch zelf een paar ruggen bij moest leg-

gen’. Maar belangrijker nog: de fabriek zou gesloopt worden en hij werd verzocht een ander onderkomen te zoeken.

SOUND DUNGEONS

Dat nieuwe onderkomen vond hij aan de Strickledeweg 100. ‘Ik heb het pand naar eigen inzicht verbouwd en ingericht’, vertelt hij. Dat is goed gelukt. Er zijn vier luxe, uitstekend geïsoleerde oefenruimtes van ongeveer 6 bij 5 meter. Elke ruimte is voorzien van een drumstel, gitaar- en basversterkers en een zanginstallatie. Zelf je spullen meenemen kan natuurlijk ook; je kunt ze in een eigen kast opslaan.

Corona heeft een flinke krater geslagen in het bandjesbestand van Gabor. ‘De hele podiumkunstensector lag natuurlijk twee jaar lang op zijn gat en bandjes namen een pauze of gingen uit elkaar. Nu trekt het weer een beetje aan, maar het loopt nog geen storm. Gelukkig kon ik die rustige tijd doorkomen omdat ik hier ook nog ruimtes permanent verhuur aan andere ondernemers.’

RAFELRANDJE MAG WEL

De ‘revitaliseringsacties’ die de afgelopen jaren in het gebied hebben plaatsgehad, hebben geleid tot merkbare verbeteringen, vindt Gabor. ‘Zeker de eerste stadsmarinier die hier actief was, Marcel van de Ven, had de wind er flink onder. Sinds zijn komst en de gemeentelijke vestiging van Team Galatee 7, hier om de hoek, zijn veel dubieuze ondernemers vertrokken. Niemand zit te wachten op wapen- of drugshandel of witwaspraktijken op het industrieterrein, maar een beetje een rafelrandje mag van mij wel. Dat maakt de polder de polder en zorgt voor een prettige spanning. Je hoorde weleens dat er op verschillende plekken diesel uit auto’s was gejat. Bij mij hebben ze ooit mijn katalysator onder mijn auto weggeslepen. Tja, erg vervelend natuurlijk, maar zolang je een ander geen groot leed aandoet...’



SIR BANG A LOT EN

THE GOLDEN EARRING

Na de havo en de meao deed Gabor de opleiding voor audiovisueel technicus en werd cameraman. 'Mijn werkgever verlangde echter dat ik representatief gekleed zou gaan. Maar dat is niks voor mij.' Gelukkig kwam er een andere kans voorbij: 'Toen ik zestien was opende Cesar Zuiderwijk – drummer van de Golden Earring – zijn muziekschool. Ik drumde zelf al een aantal jaren in een band. Van mijn moeder kreeg ik een drumles van Cesar cadeau. Het klikte tussen Cesar en mij en de drumles werd een stageplek van een half jaar, waarin ik ook veel regelwerk deed.' Later werd Gabor Cesar Zuiderwijks vaste drumtechnicus en was hij jarenlang tourmanager van de Golden Earring. Helaas stopte het Earring-avontuur begin vorig jaar abrupt. Vanwege de progressieve spierziekte (ALS) die gitarist George Kooymans trof, is de band opgeheven. 'Nu werk ik veel in de bouw. Main business op het moment? Padelbanen, die schieten als paddenstoelen uit de grond.'

OEFENRUIMTE NODIG?

*Sir Bang A Lot's Sound Dungeons
sounddungeons@gmail.com*





BLIKVANGER IN DE SPAANSE POLDER:

OVERSCHIESEWEG 34-36

De voormalige Tollens verf fabriek is tegenwoordig een bedrijfsverzamel-

gebouw. Het gebouw werd ontworpen door architectenbureau Van den Broek & Bakema en is in twee fases gebouwd. Het eerste deel is tot stand gekomen in 1943

en het tweede deel werd gebouwd tussen 1952 en 1955. Vooral de fraaie sheddaken of zaagtanddak maken het gebouw populair bij architectuurliefhebbers.



NON•STOP is een uitgave van de Bedrijvenraad Spaanse Polder. Het blad verschijnt twee maal per jaar in een oplage van 2000 exemplaren.

De Bedrijvenraad Spaanse Polder is een adviesorgaan dat - namens de ondernemersverenigingen ovsp, rob, De Spaanse Grave, Van Nelle Business Club en mkb Rotterdam - vanuit de dagelijkse praktijk het college en de gemeenteraad van Rotterdam adviseert over plannen en ontwikkelingen in de Spaanse Polder.

U kunt de bedrijvenraad bereiken via het secretariaat. Arthur Snijders: aj.snijders1@rotterdam.nl

Wilt u reageren op de inhoud, stuur dan een e-mail naar fkapsenberg@kvanw.nl

COLOFON

REDACTIERAAD

Willem Fledderus, Dennis Houkes, Philip de Josselin de Jong, Frank Kapsenberg, Selma Lagewaardt, Laura Liem

TEKST EN EINDREDACTIE

De Nieuwe Lijn:

Willem Fledderus, Selma Lagewaardt

ONTWERP

JoJoCo: Philip de Josselin de Jong

DRUK

Kapsenberg van Waesberge B.V.

OMSLAGILLUSTRATIE

Cyprian Koscielniac

FOTOGRAFIE EN ILLUSTRATIE

Philip de Josselin de Jong, Jan van der Ploeg, Martin van Welzen

WERKGROEP BRANDING EN COMMUNICATIE

Frank Kapsenberg, Jan Boom en Dennis Houkes.

Zij zijn te bereiken via: gebiedspaanspolder@rotterdam.nl

pagina 22

pagina 2

pagina 40

pagina 6

pagina 26

pagina 32



VIA DE CARNAVALS- ROUTE NAAR DE SPAANSE POLDER

“Waar ben je nu?” hoor ik mijn vader vragen door de handsfree speaker van mijn auto. Ik kijk om me heen. Weilanden, een paar schapen en een lange grijze weg. “Op de snelweg,” antwoord ik naar waarheid. “Maar waar ben je in de buurt, dan weet ik even hoe laat je aankomt.” Om me heen verschijnen meer schapen, een klein water en in de verte zie ik een kerk. Weinig tot geen herkenningspunten. Maar eerlijk gezegd had het niet veel uitgemaakt. Een bord met de naam van een stad of dorp had mij wellicht enig inzicht gegeven over mijn huidige locatie, maar de afstand van die plaats tot mijn ouderlijk thuisfront was me dan waarschijnlijk nog steeds een raadsel. Geen groot probleem, lijkt me. Er is toch Google Maps?

Thuis aangekomen pakt mijn vader een wegenkaart. “Kijk,” doceert hij. “Vanaf jouw huis rijd je via de A20, de A12, de A27 en dan nog een stukje A1 naar ons toe. Dat kun je toch wel onthouden?” Ik zie een grote kaart met wegen en nummertjes. Logica is ver te zoeken. Er zit zelfs een A79 bij. Maar ze volgen elkaar niet op en ze lijken ook niet in elkaar over te lopen. Bovendien: er is een A1, een A2, een A4, maar waar is dan de A3? En vooral: waarom zijn er geen leukere namen gebruikt? Ik zou het allemaal een stuk beter onthouden als de A12 ‘de schapensnelweg’ zou heten, en de A1 de ‘zwarte-koeienweg’. Het klinkt ook allemaal een stuk leuker: ‘Als je via de schapen, naar de zwarte koeien via de Russische dwerghamster-afrit langs de kikkeroversteekplaats rijdt, kom je precies goed uit.’ Rijkswaterstaat zou ook de dorpskenmerken kunnen gebruiken als naam. Dan krijg je de ‘Carnavalsweg’, de ‘Rijke Kakkersroute’ en de ‘hierwiljenietdoodgevondenworden-weg’.

Spaanse Polder is tenminste ook een naam die tot de verbeelding spreekt. Vanaf mijn huis kom je er via de Engelse Waterweg, over de Poolse bochtenstraat, langs het Franse voorrangspad en dan oversteken bij de Zweedse kanaalhoek. Fluitje van een cent.



Josephine is corporate cabaretier, ze maakt (virtuele) shows voor bedrijven om met humor verschillende onderwerpen bespreekbaar te maken. Ze is afgestudeerd op de wetenschap van humor en geeft workshops over de kracht van lachen. Daarnaast schrijft ze over wat ze meemaakt in haar thuisstad Rotterdam.