



Gemeente
Rotterdam



BIJLAGENBOEK

AFSTUDEERONDERZOEK
GIESSENWEG / BORNISSEHAVEN

Nieuwe ontwikkeling voor de economie van morgen



URBAN LAB - Spaanse Polder
Dana Rijsdijk - 1031632

Hogeschool Rotterdam - Vastgoedkunde
Opdrachtgever: Gemeente Rotterdam
Begeleider: Dhr. F. Rijns & Mw. P. Montfoort-Parag

Rotterdam, 19 juni 2026

COLOFON

Auteur: Dana Rijsdijk
Opleiding: Vastgoedkunde
Studentnummer: 1031632
Functie: Student (afstudeeropdracht)
Organisatie: Hogeschool Rotterdam
Onderwijsinstelling: IGO – Instituut voor de gebouwde Omgeving
Telefoonnummer: 06-43742018
E-mailadres: 1031632@hr.nl / rijsdijkdana@gmail.com

Opdrachtgever: Urban Lab Spaanse Polder: Gemeente Rotterdam, bedrijfsbegeleider M. Verkerk
Functie: Projectmanager/Accounthouder bedrijven Spaanse Polder & Bedrijventerreinen Noordwest
Organisatie: gemeente Rotterdam
Telefoonnummer: 06-28214760
E-mailadres: M.verkerk1@rotterdam.nl

Docentbegeleider: P. Montfoort-Parag / F. Rijns
Functie: Kerndocent Vastgoedkunde
Onderwijsinstelling: IGO Hogeschool Rotterdam
E-mailadres: priscilla.van.montfoort-parag@hr.nl / f.a.j.rijns@hr.nl

Rotterdam, 19-06-2026

Product: Afstudeeropdracht/onderzoek
Status: Eindversie
Disclaimer: De informatie in dit onderzoek is vertrouwelijk

VOORWOORD

Voor u ligt het rapport “Nieuwe ontwikkeling voor de economie van morgen”, geschreven in het kader van mijn afstudeeronderzoek voor de opleiding Vastgoedkunde aan de Hogeschool Rotterdam. Dit afstudeeronderzoek is uitgevoerd binnen het Urban Lab Spaanse Polder en richt zich op de ontwikkelmogelijkheden van de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven in de Spaanse Polder te Rotterdam. Tijdens dit onderzoek heb ik mij verdiept in verschillende thema’s, waaronder gebiedsanalyse, duurzaamheid, beleid, ruimtelijke kwaliteit en herontwikkeling van bedrijventerreinen.

Het uitvoeren van dit afstudeeronderzoek was voor mij een leerzaam proces waarin ik de kennis en vaardigheden uit de opleiding in de praktijk heb kunnen toepassen. Daarnaast heeft het onderzoek mij meer inzicht gegeven in de complexiteit van gebiedsontwikkeling binnen bestaande stedelijke en industriële omgevingen.

Graag wil ik een aantal mensen bedanken die mij tijdens dit proces hebben begeleid en ondersteund. Allereerst wil ik mijn begeleidende docenten dhr. F. Rijns en mw. P. Montfoort-Parag, van de opleiding Vastgoedkunde, bedanken voor hun begeleiding, feedback en kritische blik gedurende het onderzoekstraject. Hun ondersteuning heeft mij geholpen om het onderzoek verder te verdiepen en te structureren.

Daarnaast wil ik mijn bedrijfsbegeleider M. Verkerk bedanken voor de begeleiding vanuit de praktijk, het meedenken tijdens het onderzoek en het delen van waardevolle kennis en ervaringen. De gesprekken en feedbackmomenten hebben een belangrijke bijdrage geleverd aan de totstandkoming van dit rapport.

Ook wil ik Bob van der Marel bedanken voor de prettige samenwerking tijdens het onderzoek. Zijn bijdrage aan de visualisaties en het meedenken over de ruimtelijke uitwerking van de ontwikkelscenario’s hebben geholpen om de visie concreter en beter voorstelbaar te maken.

Tot slot wil ik iedereen bedanken die op welke manier dan ook heeft bijgedragen aan dit onderzoek.

Ik wens u veel leesplezier.

Rotterdam, juni 2026

Dana Rijdsdijk

COLOFON	2
VOORWOORD	3
BIJLAGE 1: MANAGEMENTSAMENVATTING	8
BIJLAGE 2: ONDERZOEKSVERANTWOORDING	9
PROBLEEMSTELLING.....	9
DOELSTELLING	10
CENTRALE ONDERZOEKSVRAAG.....	10
DEELVRAGEN	10
STRUCTUURSCHEMA VAN HET ONDERZOEK.....	13
BIJLAGE 3: KRITISCHE REFLECTIE	15
REFLECTIE OP HET ONDERZOEKSPROCES	15
REFLECTIE OP DE ONDERZOEKSRÉSULTATEN	15
REFLECTIE OP MIJZELF ALS ONDERZOEKER	16
BIJLAGE 4: BEKNOPTÉ BEANTWOORDING VAN DE DEELVRAGEN	17
DEELVRAAG 1	17
DEELVRAAG 2.....	18
DEELVRAAG 3.....	19
DEELVRAAG 4.....	20
DEELVRAAG 5.....	21
BIJLAGE 5: BRONVERMELDING GENERATIEVE AI.....	22
BIJLAGE 6: HOOFDSTUK 1: GEBIEDSANALYSE.....	24
HOOFDSTUK 1.1 GESCHIEDENIS SPAANSE POLDER	24
HOOFDSTUK 1.2 LIGGING EN CONTEXT	24
HOOFDSTUK 1.3 HUIDIGE FUNCTIES EN GEBRUIK.....	25
HOOFDSTUK 1.4 VERKEER EN BEREIKBAARHEID.....	27
HOOFDSTUK 1.5 PARKEREN	30
HOOFDSTUK 1.6 RUIMTELIJKE KWALITEIT EN OPENBARE RUIMTE	30
HOOFDSTUK 1.7 VEILIGHEID	33
HOOFDSTUK 1.8 GROEN, KLIMAAT EN DUURZAAMHEID.....	34
HOOFDSTUK 1.9 CONCLUSIE	37
BIJLAGE 7: HOOFDSTUK 2: LAGENBENADERING	38
HOOFDSTUK 2.1 ONDERGRONDLAAG.....	38
<i>Hoofdstuk 2.1.1 Bodemkwaliteit</i>	<i>38</i>
<i>Hoofdstuk 2.1.2 Bodemverontreiniging.....</i>	<i>39</i>
<i>Hoofdstuk 2.1.3 Archeologie.....</i>	<i>39</i>
<i>Hoofdstuk 2.1.4 Kabels en leidingen</i>	<i>40</i>
<i>Hoofdstuk 2.1.5 Funderingen.....</i>	<i>41</i>
<i>Hoofdstuk 2.1.6 Draagkracht/Zettingsvermogen van de bodem</i>	<i>42</i>
<i>Hoofdstuk 2.1.7 Grondwaterpeil</i>	<i>42</i>
<i>Hoofdstuk 2.1.8 Waterhuishouding/Waterberging.....</i>	<i>43</i>
<i>Hoofdstuk 2.1.9 Overstromingsrisico</i>	<i>45</i>
HOOFDSTUK 2.2 NETWERKLAAG	46
<i>Hoofdstuk 2.2.1 Wegen en bereikbaarheid</i>	<i>46</i>
<i>Hoofdstuk 2.2.2 Wandel- en fietsroutes.....</i>	<i>46</i>
<i>Hoofdstuk 2.2.3 Openbaar vervoer.....</i>	<i>47</i>
<i>Hoofdstuk 2.2.4 Parkeren</i>	<i>48</i>
<i>Hoofdstuk 2.2.5 Laadinfrastructuur.....</i>	<i>48</i>
<i>Hoofdstuk 2.2.6 Vaarroutes</i>	<i>49</i>
HOOFDSTUK 2.3 OCCUPATIELAAG.....	50
<i>Hoofdstuk 2.3.1 Historische waarde</i>	<i>50</i>
<i>Hoofdstuk 2.3.2 Type bebouwing</i>	<i>50</i>
<i>Hoofdstuk 2.3.3 Bouwjaar panden</i>	<i>51</i>
<i>Hoofdstuk 2.3.4 Voorzieningen</i>	<i>51</i>

Hoofdstuk 2.3.5 Energieprestatie	53
Hoofdstuk 2.3.6 Groen/watervoorziening.....	53
Hoofdstuk 2.3.7 Flora en fauna	55
Hoofdstuk 2.3.8 Hitte	55
Hoofdstuk 2.3.9 Luchtkwaliteit (stikstof en fijnstof)	56
Hoofdstuk 2.3.10 Geluid.....	57
Hoofdstuk 2.3.11 Geur	58
HOOFDSTUK 2.4 CONCLUSIE	59
BIJLAGE 8: HOOFDSTUK 3: SWOT, CONFRONTATIE- & FUNCTIEMATRIX	60
HOOFDSTUK 3.1 SWOT ANALYSE	60
Hoofdstuk 3.1.1 Sterktes	60
Hoofdstuk 3.1.2 Zwaktes	61
Hoofdstuk 3.1.3 Kansen	62
Hoofdstuk 3.1.4 Bedreigingen	62
HOOFDSTUK 3.2 CONFRONTATIEMATRIX	63
Hoofdstuk 3.2.1 Sterke confrontatie (5)	64
Hoofdstuk 3.2.2 Middelmatige confrontatie (3)	64
Hoofdstuk 3.2.3 Zwakke confrontatie (1).....	64
HOOFDSTUK 3.3 FUNCTIEMATRIX	64
Hoofdstuk 3.3.1 Zware maakindustrie / productie	65
Hoofdstuk 3.3.2 Logistiek & distributie	65
Hoofdstuk 3.3.3 Watergebonden bedrijvigheid.....	65
Hoofdstuk 3.3.4 Circulaire bedrijvigheid	66
Hoofdstuk 3.3.5 Kantoorfuncties.....	66
HOOFDSTUK 3.4 CONCLUSIE	66
BIJLAGE 9: HOOFDSTUK 4: BELEIDS- EN JURIDISCHE ANALYSE	68
HOOFDSTUK 4.1 LANDELIJK BELEIDSDOEL	68
Hoofdstuk 4.1.1 Nota Ruimte 2025.....	68
HOOFDSTUK 4.2 REGIONAAL BELEIDSDOEL.....	69
Hoofdstuk 4.2.1 Ruimtelijke economische visie 2025 - 2050	69
HOOFDSTUK 4.3 OVERZICHT BELEIDSDOELEN ROTTERDAM	71
Hoofdstuk 4.3.1 Programmakader Rotterdams Weerwoord 2030.....	71
Hoofdstuk 4.3.2 Programma Multifunctionele Daken	72
Hoofdstuk 4.3.3 Rotterdamse Mobiliteitsaanpak.....	73
Hoofdstuk 4.3.4 Beleidsregel Parkeernormen auto en fiets	73
Hoofdstuk 4.3.5 Omgevingsvisie Rotterdam Veranderstad	74
HOOFDSTUK 4.4 OVERZICHT BELEIDSDOELEN SPAANSE POLDER.....	75
Hoofdstuk 4.4.1 Economische gebiedskoers Spaanse Polder en Noordwest	75
Hoofdstuk 4.4.2 Gemeentelijk beleid	76
Hoofdstuk 4.4.3 Gezamenlijke gebiedsvisie 2035 – De groene longen van de Rotterdamse economie	76
Hoofdstuk 4.4.4 Ambitiekaart Gebiedsontwikkeling Spaanse Polder & Noord-West	77
HOOFDSTUK 4.5 JURIDISCHE DOCUMENTEN.....	78
Hoofdstuk 4.5.1 Bestemmingsplan/omgevingsplan	78
Hoofdstuk 4.5.2 Juridisch eigendom.....	79
HOOFDSTUK 4.6 CONCLUSIE	81
BIJLAGE 10: HOOFDSTUK 5: RANDVOORWAARDEN KADEONTWIKKELING	83
HOOFDSTUK 5.1 LIGGING AAN VAARWATER	83
HOOFDSTUK 5.2 JURIDISCH-PLANOLOGISCHE RANDVOORWAARDEN.....	84
HOOFDSTUK 5.3 WATERSTAATKUNDIGE RANDVOORWAARDEN	84
HOOFDSTUK 5.4 TECHNISCHE RANDVOORWAARDEN.....	85
HOOFDSTUK 5.5 MILIEU- EN BODEMTECHNISCHE RANDVOORWAARDEN	85
HOOFDSTUK 5.6 RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE RANDVOORWAARDEN	86
HOOFDSTUK 5.7 ECONOMISCHE RANDVOORWAARDEN.....	86
HOOFDSTUK 5.8 CONCLUSIE	87
BIJLAGE 11: HOOFDSTUK 6: LOCATIEANALYSE	88
HOOFDSTUK 6.1 HUIDIGE INRICHTING VAN DE KAVEL.....	88
HOOFDSTUK 6.2 BEREIKBAARHEID EN ONTSluitING	88
HOOFDSTUK 6.3 RUIMTELIJKE KENMERKEN EN UITSTRALING.....	89

HOOFDSTUK 6.4 KANSEN EN AANDACHTSPUNTEN VANUIT VELDONDERZOEK	91
HOOFDSTUK 6.5 BETEKENIS VOOR TOEKOMSTIGE HERONTWIKKELING	91
HOOFDSTUK 6.6 CONCLUSIE	92
BIJLAGE 12: HOOFDSTUK 7: MARKTANALYSE	93
HOOFDSTUK 7.1 HUIDIGE ECONOMISCHE STRUCTUUR.....	93
HOOFDSTUK 7.2 MARKTTRENDS EN ONTWIKKELINGEN	94
<i>Hoofdstuk 7.2.1 Schaarste en krapper aanbod</i>	<i>94</i>
<i>Hoofdstuk 7.2.2 Netcongestie en opkomst van energiehubs</i>	<i>94</i>
<i>Hoofdstuk 7.2.3 Verduurzaming en circulariteit.....</i>	<i>95</i>
<i>Hoofdstuk 7.2.4 Intensiever ruimtegebruik</i>	<i>96</i>
<i>Hoofdstuk 7.2.5 Duurzame logistiek en vervoer over water</i>	<i>96</i>
<i>Hoofdstuk 7.2.6 Kwaliteit van werkomgeving en arbeid.....</i>	<i>97</i>
HOOFDSTUK 7.3 REFERENTIEANALYSE	98
<i>Hoofdstuk 7.3.1 Waalhaven / Eemhaven Rotterdam.....</i>	<i>98</i>
<i>Hoofdstuk 7.3.2 Nieuw-Mathenesse Schiedam.....</i>	<i>99</i>
<i>Hoofdstuk 7.3.3 Rotterdam The Hague Airport Business Park</i>	<i>99</i>
<i>Hoofdstuk 7.3.4 MICS / 's-Gravenlandsepolder Schiedam.....</i>	<i>100</i>
<i>Hoofdstuk 7.3.5 Spaanse Polder 2035.....</i>	<i>101</i>
HOOFDSTUK 7.4 VERGELIJKING REFERENTIEGEBIEDEN MET DE KANSENZONE.....	101
<i>Hoofdstuk 7.4.1 Betekenis voor de kansenzone</i>	<i>102</i>
HOOFDSTUK 7.5 GESCHIKTHEID VAN FUNCTIES	102
<i>Hoofdstuk 7.5.1 Watergebonden logistiek</i>	<i>103</i>
<i>Hoofdstuk 7.5.2 Circulaire bedrijvigheid</i>	<i>103</i>
<i>Hoofdstuk 7.5.3 Maakindustrie / productie</i>	<i>103</i>
<i>Hoofdstuk 7.5.4 Stedelijke distributie</i>	<i>103</i>
<i>Hoofdstuk 7.5.5 Foodproductie en fooddistributie</i>	<i>103</i>
HOOFDSTUK 7.6 DOELGROEPANALYSE	103
HOOFDSTUK 7.7 CONCLUSIE	104
BIJLAGE 13: HOOFDSTUK 8: STAKEHOLDERSANALYSE	105
HOOFDSTUK 8.1 METHODE STAKEHOLDERSANALYSE	105
HOOFDSTUK 8.2 OVERZICHT VAN STAKEHOLDERS.....	105
<i>Hoofdstuk 8.2.1 Korte beschrijving van de stakeholders</i>	<i>106</i>
HOOFDSTUK 8.3 STAKEHOLDERSMATRIX	107
<i>Hoofdstuk 8.3.1 Toelichting per categorie</i>	<i>107</i>
HOOFDSTUK 8.4 BELANGRIJKSTE STAKEHOLDERS: WENSEN EN BELANGEN	109
HOOFDSTUK 8.5 CONCLUSIE	110
BIJLAGE 14: HOOFDSTUK 9: PROGRAMMA VAN EISEN	112
HOOFDSTUK 9.1 EISEN VANUIT DE VOORGAANDE ANALYSES	112
HOOFDSTUK 9.2 WEGING VAN EISEN.....	113
HOOFDSTUK 9.3 PROGRAMMA VAN EISEN MET PUNTENTELLING	114
<i>Hoofdstuk 9.3.1 Interne randvoorwaarden.....</i>	<i>114</i>
<i>Hoofdstuk 9.3.2 Externe randvoorwaarden</i>	<i>115</i>
<i>Hoofdstuk 9.3.3 Functionele eisen</i>	<i>115</i>
<i>Hoofdstuk 9.3.4 Duurzaamheids- en milieueisen</i>	<i>116</i>
<i>Hoofdstuk 9.3.5 Programmatische invulling.....</i>	<i>116</i>
HOOFDSTUK 9.4 CONCLUSIE	117
BIJLAGE 15: HOOFDSTUK 10: SCENARIOANALYSE	119
HOOFDSTUK 10.1 SCENARIO 1 ZWARE MAAKINDUSTRIE ZONDER KADEGEBRUIK.....	119
<i>Hoofdstuk 10.1.1 Ruimtelijk concept.....</i>	<i>120</i>
<i>Hoofdstuk 10.1.2 Functie per bouwlaag</i>	<i>120</i>
<i>Hoofdstuk 10.1.3 Parkeeroplossing en buitenruimte</i>	<i>122</i>
<i>Hoofdstuk 10.1.4 Groene Gevel en representatieve uitstraling</i>	<i>123</i>
<i>Hoofdstuk 10.1.5 Daklandschap, zonnepanelen en waterberging</i>	<i>124</i>
<i>Hoofdstuk 10.1.6 Achterzijde en weg langs de kade</i>	<i>125</i>
<i>Hoofdstuk 10.1.7 Logistieke organisatie</i>	<i>125</i>
<i>Hoofdstuk 10.1.8 Relatie met Codrico-referentie</i>	<i>125</i>
<i>Hoofdstuk 10.1.9 Ruimtelijke kwaliteit en landschappelijke inpassing.....</i>	<i>126</i>
<i>Hoofdstuk 10.1.10 Aandachtspunten en ontwikkelrisico's.....</i>	<i>126</i>

HOOFDSTUK 10.2 SCENARIO 2 WATERGEBONDEN MAAKINDUSTRIE	127
<i>Hoofdstuk 10.2.1 Ruimtelijk concept</i>	127
<i>Hoofdstuk 10.2.2 Productiehal en bedrijfsfunctie</i>	128
<i>Hoofdstuk 10.2.3 Actief kadegebruik en overslagzone</i>	129
<i>Hoofdstuk 10.2.4 Verharding, manoeuvreerruimte en logistieke routing</i>	129
<i>Hoofdstuk 10.2.5 Parkeren en personenverkeer</i>	130
<i>Hoofdstuk 10.2.6 Groen, wadi's en klimaatadaptatie</i>	130
<i>Hoofdstuk 10.2.7 Netcongestie en energievoorziening</i>	131
<i>Hoofdstuk 10.2.8 Ruimtelijke kwaliteit en uitstraling</i>	132
<i>Hoofdstuk 10.2.9 Aandachtspunten en ontwikkelrisico's</i>	132
HOOFDSTUK 10.3 SCENARIO 3 CIRCULAIRE CAMPUS.....	133
<i>Hoofdstuk 10.3.1 Ruimtelijk concept</i>	133
<i>Hoofdstuk 10.3.2 Gedeelde hub, kantoor en faciliteiten</i>	134
<i>Hoofdstuk 10.3.3 Materiaalplein en opslagzone</i>	135
<i>Hoofdstuk 10.3.4 Laden, lossen en logistieke zone</i>	135
<i>Hoofdstuk 10.3.5 Parkeren en bereikbaarheid</i>	136
<i>Hoofdstuk 10.3.6 Groen, wadi's en waterberging</i>	136
<i>Hoofdstuk 10.3.7 Netcongestie en collectieve energieoplossing</i>	136
<i>Hoofdstuk 10.3.8 Ruimtelijke kwaliteit en uitstraling</i>	137
<i>Hoofdstuk 10.3.9 Relatie met de Bornisshaven</i>	137
<i>Hoofdstuk 10.3.10 Referentie MICS / 's-Gravenlandsepolder Schiedam</i>	138
<i>Hoofdstuk 10.3.11 Aandachtspunten en ontwikkelrisico's</i>	138
HOOFDSTUK 10.4 BEOORDELING VOLGENS PUNTENMODEL	138
<i>Hoofdstuk 10.4.1 Beoordelingssystemathiek</i>	138
<i>Hoofdstuk 10.4.2 Samenvatting uitkomst</i>	139
<i>Hoofdstuk 10.4.3 Toelichting per scenario</i>	139
HOOFDSTUK 10.5 CONCLUSIE	140
BIJLAGE 16: HOOFDSTUK 11: FINANCIËLE HAALBAARHEID	141
HOOFDSTUK 11.1 PROGRAMMA.....	141
HOOFDSTUK 11.2 GREX	143
HOOFDSTUK 11.3 STIKO.....	146
HOOFDSTUK 11.4 CONCLUSIE	151
BIJLAGE 17: UITWERKING INTERVIEWS	153
LABELS	153
RESPONDENTEN	154
CODERING	154
INTERVIEW 1 WIJKAGENT SPAANSE POLDER	156
INTERVIEW 2 EIGENAAR MACHINEFABRIEK POOT	160
INTERVIEW 3 EIGENAAR SBR VLOEREN EN INTERIEUR B.V.....	165
INTERVIEW 4 MARKT- EN CONTRACTSPECIALIST GEMEENTE ROTTERDAM.....	170
INTERVIEW 5 INKOOPADVISEUR GEMEENTE ROTTERDAM.....	177
BIJLAGE 18: (GESPREKS)VERSLAGEN	183
GESPREKSVERSLAG 1 – VISIE VAN DE GEMEENTE OP DE KAVEL AAN DE GIESSENWEG.....	183
GESPREKSVERSLAG 2 – REACTIE OP DE HUIDIGE ONDERZOEKSUITWERKING EN SCENARIO'S	185
BIJLAGE 19: KADASTRALE EIGENDOMSINFORMATIE	188
BIJLAGE 20: PUNTENTELLING SCENARIOANALYSE.....	189
BIJLAGE 21: BOUWTEKENINGEN SCENARIO 1.....	195
BIBLIOGRAFIE	200

BIJLAGE 1: MANAGEMENTSAMENVATTING

De Spaanse Polder is een belangrijk economisch werkgebied binnen Rotterdam. Het bedrijventerrein biedt ruimte aan logistiek, productie, handel en maakindustrie en heeft daarmee een sterke positie binnen de regionale economie. Tegelijkertijd staat het gebied onder druk. De openbare ruimte is op veel plekken sterk verhard, de ruimtelijke kwaliteit is beperkt en parkeren, verkeersveiligheid, hittestress en wateroverlast vormen duidelijke aandachtspunten. Binnen deze context vormt de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven een kansrijke locatie. De kavel ligt strategisch aan de Bornissehaven, nabij de A20 en binnen een gebied waar hogere milieucategorieën mogelijk zijn. De centrale vraag in dit onderzoek is daarom welke ontwikkelvisie het meest geschikt is voor de herontwikkeling van deze kanszone.

Het doel van dit onderzoek is om te bepalen welke ontwikkelrichting het beste aansluit bij de kenmerken van de locatie, de ambities voor de Spaanse Polder, de marktvraag, de belangen van betrokken partijen en de financiële haalbaarheid. De locatie heeft duidelijke kwaliteiten: de goede bereikbaarheid via de weg, de ligging aan het water en de beschikbare milieuruimte maken de kavel geschikt voor bedrijfsfuncties met een logistiek, industrieel of productiegericht karakter. Tegelijkertijd vraagt de zichtbare ligging om een invulling die niet alleen functioneel is, maar ook bijdraagt aan een betere uitstraling, efficiënter ruimtegebruik en een duurzamere inrichting.

Een belangrijk spanningsveld is de ligging aan de Bornissehaven. Watergebonden bedrijvigheid lijkt op het eerste gezicht logisch, omdat vervoer over water kan bijdragen aan duurzame logistiek en minder druk op het wegennet. Toch is actief kadegebruik alleen van meerwaarde wanneer een toekomstige gebruiker het water structureel gebruikt voor de aan- en afvoer van goederen. Wanneer dat niet het geval is, vraagt kadeontwikkeling veel ruimte en investering, terwijl de opbrengst beperkt blijft. Daarnaast kan watergebonden bedrijvigheid leiden tot extra ruimtebeslag voor overslag, buitenopslag, kranen en logistieke bewegingen. Dit botst met de wens om de kavel als zichtlocatie een verzorgde en representatieve uitstraling te geven.

De toekomstige ontwikkeling moet daarom zoeken naar balans tussen economische waarde, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en uitvoerbaarheid. De kavel moet ruimte bieden aan bedrijvigheid die past bij de Spaanse Polder, maar tegelijkertijd bijdragen aan klimaatadaptatie, vergroening, parkeren op eigen terrein, een veilige logistieke routing en een toekomstbestendige energievoorziening. Niet alle ambities kunnen tegelijk maximaal worden ingevuld. Vooral de combinatie van zware bedrijvigheid, watergebonden gebruik, circulariteit en een hoogwaardige uitstraling vraagt om duidelijke keuzes.

In dit onderzoek zijn drie ontwikkelrichtingen afgewogen: zware maakindustrie zonder actief kadegebruik, watergebonden maakindustrie en een circulaire campus. De watergebonden variant benut de ligging aan de Bornissehaven het meest direct, maar is sterk afhankelijk van een specifieke gebruiker en kent meer technische, juridische en ruimtelijke risico's. De circulaire campus sluit goed aan bij duurzaamheid en samenwerking, maar benut de beschikbare milieuruimte en industriële potentie van de locatie minder sterk. De meest evenwichtige ontwikkelrichting is daarom zware maakindustrie zonder actief kadegebruik. Dit scenario sluit aan bij het economische profiel van de Spaanse Polder, benut de hogere milieucategorieën en maakt intensief ruimtegebruik mogelijk, zonder afhankelijk te zijn van complexe kade-investeringen.

Het voorkeursscenario bestaat uit een bedrijfsmatige ontwikkeling met ruimte voor productie, opslag, logistiek, ondersteunende kantoorfuncties en opleidings- of innovatieruimten. Door functies te stapelen wordt de kavel intensiever benut dan bij een traditionele bedrijfshal op maaiveld. Parkeren wordt opgelost op eigen terrein met een compact parkeergebouw, waardoor de openbare ruimte minder wordt belast. Daarnaast krijgt de ontwikkeling een representatieve uitstraling door aandacht voor gevelkwaliteit, groen, een duidelijke entree en een verzorgde buitenruimte. Het dak wordt benut voor zonnepanelen, groen en waterberging. Hiermee draagt het plan bij aan economische waarde, duurzaamheid en klimaatadaptatie.

Ook financieel is het voorkeursscenario haalbaar. De totale stichtingskosten zijn geraamd op €29.073.264 en de verwachte opbrengsten bedragen €32.126.397. Dit leidt tot een positief projectresultaat van €3.053.132, oftewel ongeveer 10% van de opbrengsten. Daarmee valt het resultaat binnen de gehanteerde bandbreedte van 5% tot 15%. Wel blijft de haalbaarheid gevoelig voor veranderingen in bouwkosten, verkoopprijzen, rente, indexering en technische uitwerking.

De conclusie van dit onderzoek is dat de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven het beste kan worden ontwikkeld als locatie voor zware maakindustrie zonder actief kadegebruik. Deze richting biedt de beste balans tussen economische meerwaarde, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid, uitvoerbaarheid en financiële haalbaarheid. Het advies is om dit scenario verder uit te werken als voorkeursrichting, met nadruk op intensief ruimtegebruik, parkeren op eigen terrein, een representatieve uitstraling, veilige logistieke routing, vergroening, waterberging en een toekomstbestendige energievoorziening. Op die manier kan de kavel uitgroeien tot een sterke en toekomstbestendige werklocatie binnen de Spaanse Polder.

BIJLAGE 2: ONDERZOEKSVERANTWOORDING

In deze onderzoeksverantwoording wordt toegelicht hoe het onderzoek naar de ontwikkelmogelijkheden van de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven in de Spaanse Polder is uitgevoerd. In het oorspronkelijke onderzoeksplan is vooraf beschreven welke stappen, methoden en technieken zouden worden toegepast. Tijdens de uitvoering van het onderzoek is deze basis grotendeels gevolgd. Zo zijn onder andere de gebiedsanalyse, lagenbenadering, beleids- en juridische analyse, randvoorwaarden voor kadeontwikkeling, marktanalyse, stakeholdersanalyse, programma van eisen, scenarioanalyse en financiële haalbaarheid uitgewerkt.

Wel is het onderzoek op een aantal punten aangepast. In het onderzoeksplan lag de centrale onderzoeksvraag nog sterker op watergebonden en hoogwaardige maakindustrie. Tijdens het onderzoeksproces is deze insteek verbreed, omdat uit de eerste analyses, feedbackmomenten en gesprekken bleek dat het onderzoek niet vooraf te veel moest sturen op één gewenste eindfunctie. Het onderzoek moest juist inzichtelijk maken welke ontwikkelrichting het beste past bij de kenmerken van de locatie. Hierdoor is de uiteindelijke keuze voor een voorkeursscenario pas gemaakt na het uitvoeren van de analyses en de scenarioafweging.

Daarnaast is een locatieanalyse toegevoegd. Deze analyse was in het oorspronkelijke onderzoeksplan niet als apart onderdeel opgenomen, maar bleek tijdens het onderzoek waardevol om de kavel zelf gericht te beschrijven. Waar de gebiedsanalyse en lagenbenadering vooral inzicht geven in de bredere context en ruimtelijke opbouw, richt de locatieanalyse zich specifiek op de huidige inrichting, bereikbaarheid, ruimtelijke kenmerken en kansen van de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven.

Ook zijn enkele onderdelen uit het oorspronkelijke onderzoeksplan niet als aparte analyses uitgevoerd. De deelvraag over koppelkansen met naastgelegen grondstukken is komen te vervallen, omdat de focus van het onderzoek is aangescherpt naar de ontwikkelmogelijkheden van de kavel zelf. Daarnaast is de concurrentieanalyse niet als afzonderlijk hoofdstuk uitgewerkt. In plaats daarvan zijn relevante referentiegebieden en marktontwikkelingen verwerkt binnen de marktanalyse. Op die manier bleef het onderzoek beter gericht op de vraag welke functies en ontwikkelrichtingen passend zijn voor deze specifieke kanszone.

Ook de interviewplanning is tijdens het onderzoek aangepast. In het oorspronkelijke onderzoeksplan waren interviews gepland met onder andere lokale ondernemers, een wijkagent, vertegenwoordigers van de gemeente Rotterdam, watergebonden en maakbedrijven, een bedrijfsmakelaar en beleidsmedewerkers over mogelijke koppelkansen. Een deel van deze interviews is uitgevoerd, omdat deze direct aansloten op het functioneren van het gebied en de beoordeling van de ontwikkelmogelijkheden. Andere interviews zijn niet uitgevoerd, omdat het binnen de beschikbare tijd lastig bleek om geschikte respondenten te vinden of omdat de betreffende deelvraag tijdens het onderzoek is vervallen. Daartegenover zijn enkele gesprekken toegevoegd die niet letterlijk in de oorspronkelijke planning stonden, maar wel waardevol waren voor de verdere onderbouwing van het programma van eisen, de scenarioafweging en de financiële haalbaarheid.

Deze aanpassingen hebben ervoor gezorgd dat het onderzoek scherper en beter uitvoerbaar werd. De kern van het onderzoek is hetzelfde gebleven: het onderbouwen van een passende en haalbare ontwikkelvisie voor de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven.

PROBLEEMSTELLING

De gemeente Rotterdam beschikt over een van de grootste en belangrijkste haven- en industriegebieden van Europa (Port Of Rotterdam, z.d.). Bedrijventerreinen spelen hierin een cruciale rol door ruimte te bieden aan bedrijven die bijdragen aan werkgelegenheid, economische groei en innovatie. Tegelijkertijd staat de beschikbare ruimte op bedrijventerreinen door heel Nederland onder druk door schaarste, verduurzamingseisen en veranderende behoeften van bedrijven (Renes et al., z.d.). Volgens diverse ruimtelijke en economische beleidsstukken van de gemeente Rotterdam is het daarom van belang om beschikbare kavels efficiënt en strategisch te benutten, zodat zij optimaal bijdragen aan de economische structuur en toekomstbestendigheid van de stad (Gemeente Rotterdam, 2025).

Binnen deze context vormt het bedrijventerrein Spaanse Polder een belangrijk economisch gebied (Gemeente Rotterdam, z.d.). De Spaanse Polder kenmerkt zich door een mix van industriële en logistieke functies en biedt ruimte aan bedrijven in verschillende milieucategorieën (Metropoolregio Rotterdam Den Haag, z.d.). De gemeente Rotterdam heeft als doel om de kwaliteit en functionaliteit van dit bedrijventerrein te versterken, onder andere door het aantrekken en faciliteren van bedrijven met een hogere economische toegevoegde waarde en toekomstbestendige activiteiten (Bedrijvenraad Spaanse Polder, z.d.). Dit vraagt om een gerichte inzet van beschikbare ruimte en een strategische invulling van kavels (Buck Consultants International, 2018).

Een van de locaties binnen dit gebied is het kavel aan de Giessenweg. Dit kavel beschikt over specifieke eigenschappen die het geschikt maken voor bedrijvigheid. De milieuzonering van categorie 5.3 maakt vestiging mogelijk voor bedrijven in milieucategorie 2 tot en met 3.2 (Buck Consultants International, 2025). Daarnaast beschikt het kavel over een gunstige

omvang en een zichtlocatie, wat het aantrekkelijk maakt voor bedrijven binnen de hoogwaardigere maakindustrie en zwaardere industrie. Bovendien biedt de ligging mogelijkheden voor watergebonden bedrijvigheid, mits een kade wordt gerealiseerd (Buck International Consultants, 2025). Ondanks deze gunstige kenmerken is momenteel sprake van onderbenutting van het kavel. Dit betekent dat het economische en ruimtelijke potentieel van de locatie niet volledig wordt benut.

De onderbenutting van het kavel vormt een probleem voor de gemeente Rotterdam, omdat dit niet aansluit bij de ambitie om bedrijventerreinen efficiënt en strategisch te ontwikkelen (Bedrijvenraad Spaanse Polder, 2024). Mogelijke oorzaken van deze onderbenutting zijn onder andere het ontbreken van een geschikte inrichting voor watergebonden bedrijvigheid, een mismatch tussen de huidige invulling en de meest geschikte doelgroep, en het ontbreken van een duidelijke ontwikkelstrategie voor het kavel. Hierdoor blijft de locatie achter in haar bijdrage aan de economische en ruimtelijke doelstellingen van de gemeente (DZP, z.d.).

Het is daarom noodzakelijk om te onderzoeken welke invulling het meest passend en haalbaar is voor dit kavel, rekening houdend met de ruimtelijke kenmerken, milieuzonering, marktvraag en beleidsdoelstellingen van de gemeente Rotterdam. Dit onderzoek is relevant voor de gemeente, omdat het bijdraagt aan een efficiënter gebruik van beschikbare ruimte, versterking van het bedrijventerrein en stimulering van economische groei. Daarnaast is het maatschappelijk relevant, omdat een optimale invulling van bedrijventerreinen kan bijdragen aan werkgelegenheid, een sterkere economische structuur en een toekomstbestendige stedelijke ontwikkeling.

Door inzicht te verkrijgen in de meest geschikte ontwikkelmogelijkheden voor de kavel aan de Giessenweg kan de gemeente Rotterdam een onderbouwde keuze maken voor de toekomstige invulling van deze locatie en het volledige potentieel van het kavel benutten.

DOELSTELLING

Het onderzoeksdoel was om inzicht te verkrijgen in de ontwikkelmogelijkheden van de kavel aan de Giessenweg/Bornisshaven en te bepalen welke ontwikkelrichting het meest passend en haalbaar is. Hiervoor zijn ruimtelijke, functionele, beleidsmatige, juridische, marktgerichte en financiële aspecten onderzocht.

Het praktijkdoel was om de gemeente Rotterdam te ondersteunen bij het maken van een onderbouwde keuze voor de toekomstige ontwikkeling van de kanszone. Het onderzoek moest inzicht geven in de kansen, beperkingen en randvoorwaarden van de locatie, zodat duidelijk wordt welke invulling het meest realistisch en toekomstbestendig is.

Het beroepsproduct bestaat uit een ontwikkelvisie voor de kavel aan de Giessenweg/Bornisshaven. In deze ontwikkelvisie is een voorkeurscenario onderbouwd aan de hand van analyses, een programma van eisen, een scenarioafweging en een financiële haalbaarheidsberekening.

CENTRALE ONDERZOEKSVRAAG

De centrale onderzoeksvraag van dit onderzoek luidt:

Welke ontwikkelmogelijkheden voor de kanszone aan de Giessenweg/Bornisshaven in de Spaanse Polder sluiten het beste aan bij het beleid van de gemeente Rotterdam en de behoeften van stakeholders?

Deze onderzoeksvraag is tijdens het onderzoeksproces breder geformuleerd dan in het oorspronkelijke onderzoeksplan. In het onderzoeksplan werd nog uitgegaan van de vraag hoe de kavel ontwikkeld kon worden tot een toekomstbestendige en economisch haalbare locatie voor watergebonden en hoogwaardige maakindustrie. Tijdens het onderzoek bleek dat deze formulering te veel richting gaf aan één mogelijke uitkomst. Daarom is de hoofdvraag opener gemaakt. Hierdoor kon objectiever worden onderzocht welke ontwikkelrichting het beste aansluit bij de locatie.

DEELVRAGEN

Deelvraag 1 - Wat is de huidige situatie van de kanszone?

Bij deze deelvraag is onderzocht hoe de kanszone en de directe omgeving op dit moment functioneren. Hiervoor is gebruikgemaakt van deskresearch, kaartanalyse, veldonderzoek en interviews. De deskresearch bestond uit het verzamelen en bestuderen van bestaande informatie over de Spaanse Polder, zoals beleidsstukken, kaartmateriaal, bestemmingsplaninformatie, gegevens over milieucategorieën, functies, bereikbaarheid, groen, water, parkeren en ruimtelijke kwaliteit.

Daarnaast is gebruikgemaakt van veldonderzoek. Tijdens observaties op locatie is gekeken naar de huidige inrichting van de kavel, de staat van de openbare ruimte, de verkeerssituatie, parkeersituatie, mate van verharding, aanwezigheid van

groen, relatie met de Bornissehaven en de ruimtelijke uitstraling. Deze observaties waren belangrijk om naast kaart- en beleidsinformatie ook een actueel beeld van de locatie te krijgen.

Verder zijn interviews afgenomen met lokale ondernemers en een wijkagent. Deze gesprekken gaven inzicht in het dagelijks functioneren van het gebied. Hierbij kwamen onder andere veiligheid, overlast, parkeerdruk, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en onderhoud van de openbare ruimte aan bod. Deze methode was nodig, omdat veel praktische knelpunten niet volledig uit documenten of kaarten naar voren komen.

De verzamelde informatie is verwerkt in een gebiedsanalyse, lagenbenadering, SWOT-analyse, confrontatiematrix en functiematrix. De lagenbenadering is gebruikt om de locatie te bekijken vanuit de ondergrondlaag, netwerklaag en occupatielaag. Hierdoor werd duidelijk welke fysieke, infrastructurele en functionele kenmerken belangrijk zijn voor toekomstige ontwikkeling. De SWOT-, confrontatie- en functiematrix zijn gebruikt om kansen, knelpunten en passende functies voor de kansenzone inzichtelijk te maken.

Afwijking ten opzichte van het onderzoeksplan:

Deze deelvraag is grotendeels uitgevoerd zoals in het onderzoeksplan was beschreven. Wel is tijdens het onderzoek een aparte locatieanalyse toegevoegd. In het onderzoeksplan waren de gebiedsanalyse en lagenbenadering al opgenomen, maar tijdens de uitwerking bleek dat een aanvullende analyse op kavelschaal nodig was. Hierdoor kon de specifieke onderzoekslocatie gerichter worden beschreven, los van de bredere context van de Spaanse Polder. De geplande interviews met lokale ondernemers en de wijkagent zijn uitgevoerd, omdat deze goed aansloten bij het in kaart brengen van de huidige situatie.

Deelvraag 2 - Welke beleids- en juridische factoren beïnvloeden de ontwikkelmogelijkheden van de kansenzone?

Voor deze deelvraag is onderzocht binnen welke beleidsmatige en juridische kaders de ontwikkeling van de kavel moet plaatsvinden. Hiervoor is voornamelijk gebruikgemaakt van deskresearch. Er zijn landelijke, provinciale, regionale en gemeentelijke beleidsdocumenten bestudeerd die betrekking hebben op bedrijventerreinen, werklocaties, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid, klimaatadaptatie, mobiliteit en economische ontwikkeling. Ook gebiedsgerichte documenten over de Spaanse Polder zijn meegenomen.

Daarnaast is het juridisch-planologisch kader onderzocht. Hierbij is gekeken naar het geldende bestemmingsplan/omgevingsplan, de toegestane functies, milieucategorieën, bouw- en gebruiksmogelijkheden, eigendomssituatie en mogelijke beperkingen vanuit wet- en regelgeving. Omdat de kavel direct aan de Bornissehaven ligt, is ook onderzocht welke randvoorwaarden gelden voor kadeontwikkeling. Daarbij zijn juridische, waterstaatkundige, technische, ruimtelijke, milieutechnische en economische aspecten meegenomen.

Deze methode was passend, omdat de ontwikkelmogelijkheden van de kavel niet alleen worden bepaald door de fysieke ruimte, maar ook door beleid, regelgeving en vergunningseisen. Door deze kaders in beeld te brengen, kon worden bepaald welke ontwikkelrichtingen kansrijk zijn en waar beperkingen of aandachtspunten liggen.

Afwijking ten opzichte van het onderzoeksplan:

Deze deelvraag is grotendeels uitgevoerd zoals vooraf gepland. In het onderzoeksplan was al opgenomen dat beleidsanalyse, juridische analyse en randvoorwaarden voor kadeontwikkeling zouden worden onderzocht. Wel is de uitwerking tijdens het onderzoek breder geworden dan alleen watergebonden en hoogwaardige maakindustrie. De beleids- en juridische kaders zijn uiteindelijk gebruikt om meerdere ontwikkelrichtingen te beoordelen. Daarnaast zijn de randvoorwaarden voor kadeontwikkeling niet alleen onderzocht als kans, maar ook kritisch beoordeeld op uitvoerbaarheid, ruimtebeslag, technische haalbaarheid en afhankelijkheid van een passende gebruiker.

Deelvraag 3 – Welke eisen, behoeften en voorwaarden stellen stakeholders aan de kansenzone?

Voor deze deelvraag is onderzocht welke eisen, behoeften en belangen relevant zijn voor de toekomstige ontwikkeling van de kavel. Hiervoor is gebruikgemaakt van deskresearch, interviews en een stakeholdersanalyse. De marktanalyse is uitgevoerd op basis van bronnen over bedrijventerreinen, schaarste aan bedrijfsruimte, intensiever ruimtegebruik, netcongestie, verduurzaming, circulariteit, maakindustrie, logistiek, watergebonden bedrijvigheid en referentiegebieden.

Daarnaast zijn stakeholders in kaart gebracht. Hierbij is gekeken naar partijen zoals de gemeente Rotterdam, Bedrijvenraad Spaanse Polder en Noord-West, toekomstige gebruikers, ondernemers in de omgeving, waterbeheerder, netbeheerder, werknemers, bezoekers en andere betrokken partijen. Per stakeholder is beoordeeld wat het belang en de invloed is op de ontwikkeling van de kansenzone.

De interviews en gespreksverslagen zijn gebruikt om de deskresearch aan te vullen met praktijkinformatie. Hieruit kwam onder andere naar voren welke eisen belangrijk zijn bij kaveluitgifte, hoe wordt gekeken naar passende bedrijvigheid, welke rol puntentelling kan spelen en waarom een programma van eisen als afwegingskader moet worden gebruikt. Ook werd

duidelijk dat verschillende eisen met elkaar kunnen botsen, bijvoorbeeld tussen zware bedrijvigheid, kadegebruik, ruimtelijke kwaliteit en uitvoerbaarheid.

De resultaten zijn verwerkt in een programma van eisen. Dit programma van eisen is gebruikt als basis voor de beoordeling van de scenario's. Deze methode was passend, omdat de uiteindelijke ontwikkelrichting niet alleen ruimtelijk mogelijk moest zijn, maar ook moest aansluiten bij marktvraag, stakeholderbelangen en realistische vestigingsvoorwaarden.

Afwijking ten opzichte van het onderzoeksplan:

In het onderzoeksplan was opgenomen dat voor deze deelvraag ook interviews zouden worden gehouden met watergebonden bedrijven, maakbedrijven en een bedrijfsmakelaar. Deze interviews zijn uiteindelijk niet als aparte interviews uitgevoerd. Dit kwam doordat het binnen de beschikbare tijd lastig bleek om geschikte respondenten te vinden die specifiek konden spreken namens potentiële toekomstige gebruikers van de kavel. Daarnaast is de insteek van het onderzoek verbreed, waardoor het minder passend werd om de marktvraag vooral te baseren op één specifieke doelgroep, zoals watergebonden of hoogwaardige maakindustrie.

De informatie die oorspronkelijk via deze interviews verzameld zou worden, is daarom op een andere manier onderbouwd. Hiervoor zijn marktrapporten, beleidsdocumenten, referentiegebieden, vastgoedreferenties en gesprekken met betrokkenen vanuit de gemeente gebruikt. De concurrentieanalyse is ook niet als afzonderlijk hoofdstuk uitgewerkt. In plaats daarvan zijn relevante referentiegebieden verwerkt binnen de marktanalyse. Het programma van eisen is wel opgesteld zoals in het onderzoeksplan was voorgenomen.

Deelvraag 4 - Welke ontwikkelscenario's zijn mogelijk en welke past het beste bij de kenmerken en doelstellingen van de kanszone?

Voor deze deelvraag zijn drie ontwikkelscenario's opgesteld en beoordeeld. De scenario's zijn gebaseerd op de uitkomsten van de voorgaande analyses en het programma van eisen. De drie uitgewerkte scenario's zijn:

1. zware maakindustrie zonder actief kadegebruik;
2. watergebonden maakindustrie;
3. circulaire campus.

Per scenario is gekeken naar de ruimtelijke opzet, functionele invulling, logistieke organisatie, relatie met de Bornissehaven, parkeren, duurzaamheid, energie, ruimtelijke kwaliteit, uitvoerbaarheid en risico's. Ook zijn visualisaties en bouwkundige uitgangspunten gebruikt om de scenario's concreter en beter vergelijkbaar te maken.

De scenario's zijn beoordeeld aan de hand van het programma van eisen en een puntentelling. Hierdoor kon op een gestructureerde manier worden bepaald welk scenario het beste aansluit bij de belangrijkste eisen en doelstellingen. Deze methode was passend, omdat de scenario's niet alleen op één onderdeel beoordeeld moesten worden, maar op een combinatie van economische waarde, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid, logistiek, parkeren, kadegebruik, energie en uitvoerbaarheid.

Uit de scenarioafweging bleek dat scenario 1, zware maakindustrie zonder actief kadegebruik, het beste past bij de kenmerken en doelstellingen van de kanszone. Dit scenario benut de economische kracht en milieuruimte van de Spaanse Polder, zonder afhankelijk te zijn van een specifieke watergebonden gebruiker of complexe kade-investeringen.

Afwijking ten opzichte van het onderzoeksplan:

In het oorspronkelijke onderzoeksplan was deze deelvraag opgenomen als deelvraag 5, omdat deelvraag 4 toen nog gericht was op koppelkansen met naastgelegen grondstukken. Tijdens het onderzoek is de deelvraag over koppelkansen komen te vervallen. Daardoor is de scenarioanalyse doorgeschoven naar deelvraag 4. De reden hiervoor is dat de focus van het onderzoek is aangescherpt naar de ontwikkelmogelijkheden van de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven zelf.

Daarnaast zijn de scenario's inhoudelijk anders ingevuld dan in het onderzoeksplan vooraf was verwacht. In het onderzoeksplan werd nog gesproken over maakindustrie zonder kade, watergebonden industrie en een gemengd industriecluster. Tijdens het onderzoek zijn deze scenario's verder aangescherpt tot zware maakindustrie zonder actief kadegebruik, watergebonden maakindustrie en een circulaire campus. Deze wijziging is ontstaan doordat uit de analyses bleek dat circulariteit en duurzaamheid belangrijke thema's zijn voor de toekomst van bedrijventerreinen. Daarom is een circulaire campus als derde scenario toegevoegd.

Vervallen deelvraag uit het onderzoeksplan – Welke koppelkansen bestaan er voor uitbreiding van de kanszone naar naastgelegen grondstukken, en welke beperkingen spelen daarbij?

In het oorspronkelijke onderzoeksplan was een aparte deelvraag opgenomen over koppelkansen met aangrenzende kavels. Deze deelvraag is tijdens het onderzoeksproces niet verder uitgewerkt. De reden hiervoor is dat het onderzoek in de uitvoering is aangescherpt naar de ontwikkelmogelijkheden van de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven zelf. Hierdoor

lag de nadruk niet langer op uitbreiding naar naastgelegen grondstukken, maar op het bepalen van een passende, haalbare en onderbouwde invulling van de onderzoekslocatie.

Ook bleek dat het onderzoeken van koppelkansen een eigen verdiepende eigendoms-, beleids- en haalbaarheidsanalyse zou vragen. Dit zou het onderzoek te breed maken binnen de beschikbare tijd en afbreuk doen aan de diepgang van de uitwerking van de kavel zelf. Daarom is ervoor gekozen om deze deelvraag te laten vervallen en de beschikbare tijd te gebruiken voor de scenarioanalyse, het programma van eisen en de financiële haalbaarheid van het voorkeurscenario.

Deelvraag 5 – Wat is de financiële haalbaarheid van het voorkeurscenario?

Voor deze deelvraag is de financiële haalbaarheid van het voorkeurscenario onderzocht. Hiervoor is gebruikgemaakt van een grondexploitatie (GREX) en een stichtingskostenberekening (STIKO). Deze methoden waren in het oorspronkelijke onderzoeksplan al opgenomen en zijn in het onderzoek gebruikt om het voorkeurscenario financieel te toetsen.

In de GREX zijn de gemeentelijke kosten opgenomen, zoals verwerving, bouwrijp maken, woonrijp maken, bijkomende kosten en rente. In de STIKO zijn de bouwkosten, bijkomende kosten, ontwikkelkosten, onvoorziene kosten, indexering en overige investeringskosten meegenomen. Voor de opbrengsten is gewerkt met verkoopprefenties per functie. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen onder andere bedrijfsruimte, logistieke ruimte, kantoorruimte, opleidingsruimte en parkeren. De BVO-oppervlakten zijn omgerekend naar VVO om de verkoopbare meters realistischer te bepalen.

Deze methode was passend, omdat het voorkeurscenario niet alleen ruimtelijk en functioneel kansrijk moest zijn, maar ook financieel uitvoerbaar. Door kosten en opbrengsten tegenover elkaar te zetten, kon worden beoordeeld of het scenario een positief projectresultaat oplevert. Uit de berekening bleek dat het voorkeurscenario financieel haalbaar is, met een positief resultaat van circa €3,05 miljoen. Wel blijft de uitkomst gevoelig voor veranderingen in bouwkosten, verkoopprijzen, rente, indexering en technische uitwerking.

Afwijking ten opzichte van het onderzoeksplan:

Deze deelvraag is grotendeels uitgevoerd zoals in het onderzoeksplan was beschreven. Wel is de financiële uitwerking aangepast aan het uiteindelijke voorkeurscenario. In het onderzoeksplan werd nog rekening gehouden met een mogelijke ontwikkeling gericht op watergebonden en hoogwaardige maakindustrie. Uiteindelijk is scenario 1 gekozen als voorkeurscenario, namelijk zware maakindustrie zonder actief kadegebruik. De GREX en STIKO zijn daarom opgesteld op basis van dit scenario.

STRUCTUURSCHEMA VAN HET ONDERZOEK

Het onderzoek is uiteindelijk uitgevoerd in vijf opeenvolgende stappen. In de eerste stap is de huidige situatie van de kanszone onderzocht. Hiervoor zijn de gebiedsanalyse, lagenbenadering, locatieanalyse, SWOT-analyse, confrontatiematrix en functiematrix gebruikt. Deze stap gaf inzicht in de belangrijkste kwaliteiten, knelpunten en ontwikkelkansen van de locatie.

In de tweede stap zijn de beleidsmatige, juridische en technische kaders onderzocht. Hierbij is gekeken naar beleid op verschillende schaalniveaus, het bestemmingsplan/omgevingsplan, eigendom, milieucategorieën en de randvoorwaarden voor kadeontwikkeling. Deze stap maakte duidelijk binnen welke kaders toekomstige ontwikkeling mogelijk is.

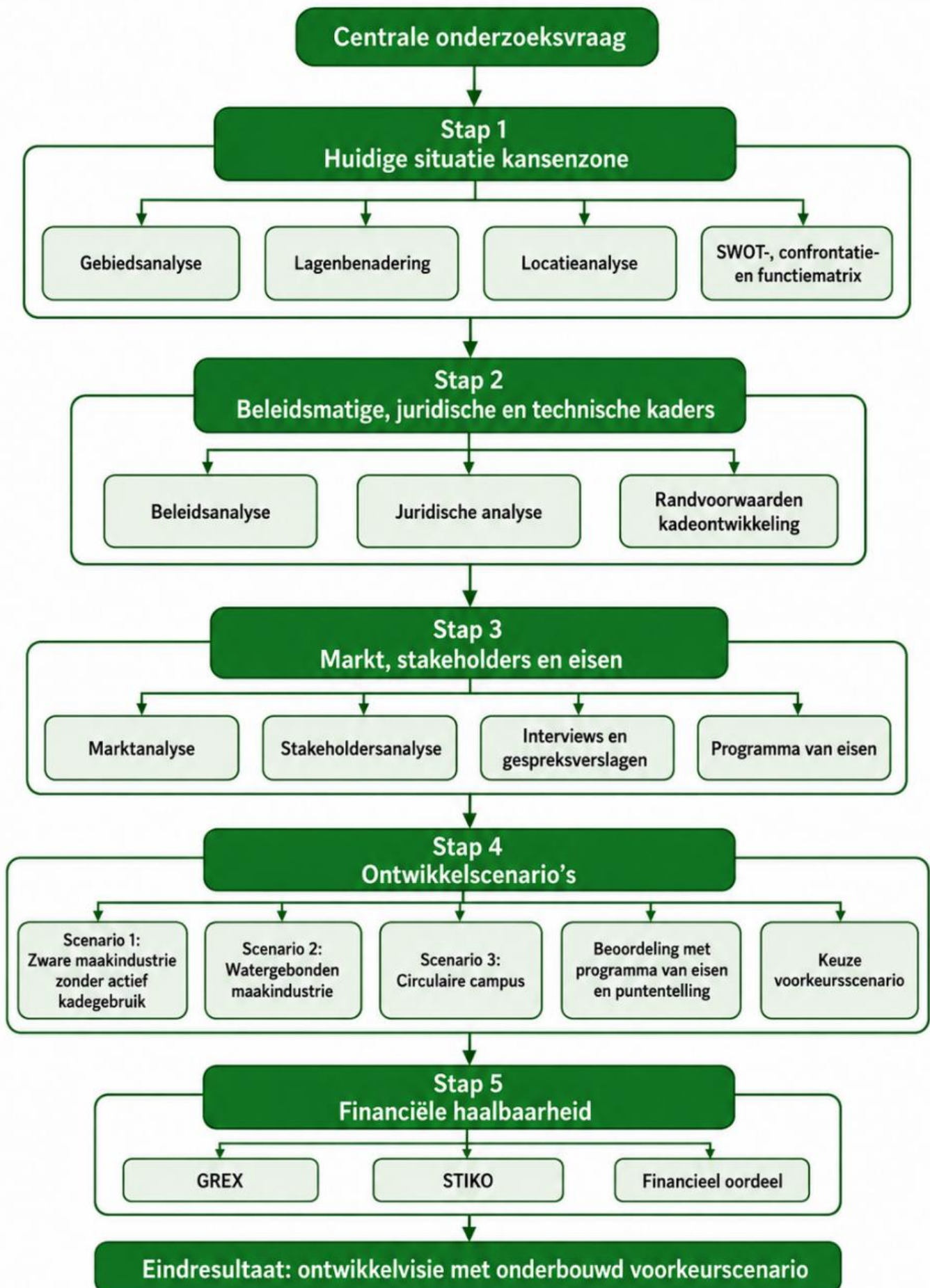
In de derde stap zijn de markt, stakeholders en eisen onderzocht. Hiervoor zijn de marktanalyse, stakeholdersanalyse, interviews en gespreksverslagen gebruikt. De resultaten hiervan zijn vertaald naar een programma van eisen met puntentelling. Dit programma van eisen vormde de basis voor de scenarioafweging.

In de vierde stap zijn drie ontwikkelscenario's opgesteld en beoordeeld. De scenario's zijn met elkaar vergeleken op basis van ruimtelijke kwaliteit, economische waarde, duurzaamheid, logistiek, parkeren, energie, kadegebruik en uitvoerbaarheid. Op basis hiervan is scenario 1 gekozen als voorkeurscenario.

In de vijfde stap is de financiële haalbaarheid van het voorkeurscenario onderzocht. Hiervoor zijn een GREX en STIKO opgesteld. De uitkomsten hiervan zijn gebruikt om te bepalen of het voorkeurscenario niet alleen inhoudelijk, maar ook financieel haalbaar is.

De onderzoeksopbouw liep daarmee van breed naar specifiek. Eerst is onderzocht wat de huidige situatie van de locatie is en welke kaders gelden. Daarna is bepaald welke eisen de markt en stakeholders stellen. Vervolgens zijn mogelijke scenario's opgesteld en beoordeeld. Tot slot is het voorkeurscenario financieel getoetst. Hierdoor is de uiteindelijke ontwikkelvisie onderbouwd vanuit ruimtelijke, functionele, beleidsmatige, juridische, marktgerichte en financiële aspecten.

Structuurschema van het onderzoek



BIJLAGE 3: KRITISCHE REFLECTIE

In deze kritische reflectie wordt teruggekeken op het onderzoeksproces, de onderzoeksresultaten en mijn eigen rol als onderzoeker. Het onderzoek is niet helemaal verlopen zoals vooraf in het onderzoeksplan was bedacht. Dat is achteraf niet per se negatief, omdat sommige aanpassingen juist nodig waren om het onderzoek beter te laten aansluiten op de praktijk. Wel zijn er ook onderdelen die beter hadden gekund. Door hier kritisch op terug te kijken, wordt duidelijk waar de sterke punten van het onderzoek liggen en waar de beperkingen zitten.

REFLECTIE OP HET ONDERZOEKSPROCES

Het onderzoeksproces begon met een duidelijke richting: de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven onderzoeken als mogelijke locatie voor watergebonden en hoogwaardige maakindustrie. In het begin leek dit logisch, omdat de kavel aan het water ligt en binnen een bedrijventerrein met hogere milieucategorieën valt. Tijdens het onderzoek merkte ik echter dat deze insteek te sturend was. Door al vroeg uit te gaan van watergebonden bedrijvigheid, bestond het risico dat andere ontwikkelrichtingen minder eerlijk zouden worden meegenomen. Daarom is het onderzoek later opener ingestoken. Dat vond ik in het begin lastig, omdat het betekende dat ik mijn eerdere richting moest aanpassen. Achteraf was dit wel een goede keuze, omdat de scenarioanalyse daardoor sterker en objectiever is geworden.

Een sterk punt van het onderzoeksproces is dat de locatie vanuit veel verschillende kanten is bekeken. Er is niet alleen gekeken naar de ruimtelijke kant, maar ook naar beleid, juridische regels, marktontwikkelingen, stakeholders, duurzaamheid, parkeren, kadegebruik en financiële haalbaarheid. Daardoor is het onderzoek breed onderbouwd. Tegelijkertijd maakte die breedte het proces soms ook ingewikkeld. De Spaanse Polder is een gebied waar veel thema's tegelijk spelen, waardoor het soms lastig was om te bepalen wat wel en niet belangrijk genoeg was om mee te nemen. Vooral in de eerste fase heb ik veel informatie verzameld, waardoor het onderzoek soms te breed dreigde te worden.

Tijdens het proces zijn daarom keuzes gemaakt. De deelvraag over koppelkansen met naastgelegen kavels is komen te vervallen. Dit vond ik inhoudelijk jammer, omdat het bij gebiedsontwikkeling interessant kan zijn om verder te kijken dan één kavel. Toch was het een verstandige keuze, omdat het onderzoek anders te groot zou worden en de diepgang op de kavel zelf minder sterk zou zijn. Door de focus te leggen op de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven bleef het onderzoek beter uitvoerbaar en concreter.

Ook zijn niet alle interviews uitgevoerd zoals vooraf gepland. In het onderzoeksplan stonden onder andere interviews met watergebonden bedrijven, maakbedrijven en een bedrijfsmakelaar. Deze zijn uiteindelijk niet allemaal gelukt. Dit kwam door beperkte tijd, het vinden van geschikte respondenten en doordat de onderzoeksrichting tijdens het proces breder werd. Achteraf had ik deze interviews eerder moeten proberen te regelen. Dan was er meer tijd geweest om respondenten te vinden of eventueel alternatieven te zoeken. Nu is een deel van deze informatie opgevangen met deskresearch, referentiegebieden en gesprekken met gemeentelijke betrokkenen. Dat is voldoende voor dit onderzoek, maar directe input van marktpartijen had de onderbouwing sterker gemaakt.

Een toevoeging tijdens het onderzoek was de locatieanalyse. Deze stond niet als apart onderdeel in het onderzoeksplan, maar bleek wel nodig. De gebiedsanalyse en lagenbenadering gingen vooral over de Spaanse Polder en de ruimtelijke opbouw, terwijl ik merkte dat de kavel zelf nog specifiekier beschreven moest worden. Door de locatieanalyse toe te voegen, werd duidelijker wat de huidige staat van de kavel is en welke kansen en beperkingen daar direct bij horen. Dit heeft de rest van het onderzoek geholpen, vooral bij het uitwerken van de scenario's.

REFLECTIE OP DE ONDERZOEKSRESULTATEN

De uitkomst van het onderzoek is dat scenario 1, zware maakindustrie zonder actief kadegebruik, het beste past bij de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven. Deze conclusie vind ik verdedigbaar, omdat het scenario de milieuruimte en economische waarde van de Spaanse Polder benut en tegelijkertijd minder afhankelijk is van een specifieke watergebonden gebruiker. Ook sluit het scenario goed aan bij intensief ruimtegebruik, parkeren op eigen terrein, vergroening, waterberging en een representatieve uitstraling.

Toch moet de uitkomst kritisch worden bekeken. De scenario's zijn beoordeeld met een programma van eisen en een puntentelling. Dit maakt de afweging overzichtelijk, maar een puntentelling blijft deels gebaseerd op interpretatie. Sommige onderdelen, zoals ruimtelijke kwaliteit of uitstraling, zijn moeilijk volledig objectief te beoordelen. Ik heb geprobeerd de keuzes zo goed mogelijk te onderbouwen, maar een andere onderzoeker of stakeholder had sommige punten misschien anders gewogen. Het onderzoek zou sterker zijn geweest als de puntentelling nog door meerdere experts of betrokken partijen was getoetst.

Ook de financiële haalbaarheid moet worden gezien als een eerste haalbaarheidsindicatie en niet als een definitieve investeringsbeslissing. De berekening laat een positief resultaat zien, maar is gebaseerd op aannames over bouwkosten, verkoopprijzen, rente, indexering en opbrengsten. In de praktijk kunnen deze cijfers veranderen. Vooral bouwkosten en

verkoopprijzen zijn gevoelig voor marktontwikkelingen. Daarom vind ik dat de financiële uitkomst positief is, maar wel voorzichtig gebruikt moet worden. In een vervolgfase zou de berekening verder moeten worden uitgewerkt met actuele offertes, technisch onderzoek en toetsing door financiële deskundigen.

Daarnaast blijft het onderdeel kadegebruik een belangrijk aandachtspunt. In het onderzoek is geconcludeerd dat actief kadegebruik alleen zinvol is wanneer een toekomstige gebruiker het water ook echt structureel gebruikt. Deze conclusie vind ik logisch, omdat een kade veel ruimte en investering vraagt. Toch had dit onderdeel sterker kunnen worden onderbouwd met gesprekken met watergebonden bedrijven of logistieke partijen. Nu is de conclusie vooral gebaseerd op beleid, ruimtelijke randvoorwaarden, gesprekken met betrokkenen en eigen afweging. Voor een definitieve keuze over kadegebruik zou vervolgonderzoek naar concrete gebruikers en goederenstromen nodig zijn.

De visualisaties en scenario-uitwerkingen hebben geholpen om de ontwikkelrichtingen duidelijker te maken. Wel moet hierbij worden benoemd dat de visualisaties indicatief zijn. Ze laten zien hoe een scenario eruit kan zien, maar vormen nog geen definitief ontwerp. Zaken zoals constructie, brandveiligheid, exacte routing, vergunningen, bodemonderzoek en technische installaties moeten later nog verder worden uitgewerkt.

Ondanks deze beperkingen vind ik dat de onderzoeksresultaten een duidelijke richting geven. Het onderzoek laat zien dat de kavel niet alleen moet worden beoordeeld op één opvallende kwaliteit, zoals de ligging aan het water, maar op de totale balans tussen economie, ruimte, duurzaamheid, uitvoerbaarheid en financiële haalbaarheid. Dat is volgens mij de belangrijkste meerwaarde van het onderzoek.

REFLECTIE OP MIJZELF ALS ONDERZOEKER

Tijdens dit onderzoek heb ik geleerd dat gebiedsontwikkeling veel complexer is dan vooraf lijkt. In het begin keek ik vooral naar de kansen van de locatie: de ligging aan het water, de zichtlocatie, de bereikbaarheid en de milieuruimte. Later merkte ik dat juist de beperkingen minstens zo belangrijk zijn. Een idee kan op papier goed lijken, maar in de praktijk minder haalbaar zijn door kosten, ruimtebeslag, vergunningen, parkeren, logistiek of afhankelijkheid van een specifieke gebruiker.

Ik merkte ook dat ik in het begin veel informatie wilde verzamelen. Dat gaf een brede basis, maar maakte het soms moeilijk om de rode draad vast te houden. Naarmate het onderzoek vorderde, moest ik meer keuzes maken en bepalen welke informatie echt nodig was voor de beantwoording van de hoofdvraag. Dat vond ik soms lastig, omdat veel onderwerpen interessant waren en met elkaar samenhangen. Toch heeft het afbakenen geholpen om het onderzoek scherper te maken.

Een punt dat ik anders zou aanpakken, is de planning van de interviews. Ik had eerder contact moeten leggen met marktpartijen en mogelijke respondenten. In de laatste 2 weken ben ik mailtjes gaan versturen ter ondersteuning van mijn financiële haalbaarheid, hier heb ik helaas nooit reactie op ontvangen. Nu kwamen sommige interviewmogelijkheden te laat of lukten ze niet meer binnen de planning. Daardoor moest ik meer leunen op deskresearch en referenties. Dit heeft het onderzoek niet onbruikbaar gemaakt, maar directe praktijkinput had het sterker gemaakt.

Daarnaast had ik eerder kritisch kunnen zijn op mijn oorspronkelijke hoofdvraag. De eerste hoofdvraag stuurde te veel richting watergebonden en hoogwaardige maakindustrie. Pas later in het proces werd duidelijk dat een meer open vraag beter paste bij het onderzoek. Achteraf had ik die verbreding eerder moeten doorvoeren. Tegelijkertijd ben ik wel tevreden dat ik mijn onderzoek heb durven aanpassen toen bleek dat dit nodig was. Ik heb niet vastgehouden aan mijn eerste idee, maar ben meegegaan met wat uit de analyses naar voren kwam.

Wat ik goed vond gaan, is dat ik steeds meer verbanden begon te zien tussen de verschillende onderdelen. In het begin voelde elk hoofdstuk soms als een los onderdeel, maar later werd duidelijk hoe de gebiedsanalyse, het beleid, de stakeholders, het programma van eisen, de scenario's en de financiële haalbaarheid met elkaar samenhangen. Daardoor kon ik beter onderbouwen waarom scenario 1 uiteindelijk het meest passend is.

Samenvattend kijk ik positief terug op het onderzoek, maar zie ik ook duidelijke verbeterpunten. Het onderzoek had sterker kunnen zijn met meer directe input van marktpartijen, een eerdere aanscherping van de hoofdvraag en een verdere toetsing van de puntentelling en financiële haalbaarheid. Tegelijkertijd heeft het onderzoek mij veel geleerd over het maken van een integrale afweging. Een goed ontwikkelscenario is niet automatisch het meest opvallende of vernieuwende scenario, maar het scenario dat het beste past bij de locatie, de gebruikers, de beleidsdoelen en de haalbaarheid.

BIJLAGE 4: BEKNOPT BEANTWOORDING VAN DE DEELVRAGEN

In dit hoofdstuk worden de deelvragen van het onderzoek kort en samenvattend beantwoord. Per deelvraag worden de belangrijkste uitkomsten uit de bijbehorende analyses samengebracht. Hierdoor ontstaat een overzicht van de belangrijkste conclusies die samen antwoord geven op de centrale onderzoeksvraag.

DEELVRAAG 1

Wat is de huidige situatie van de kanszone?

Op basis van de gebiedsanalyse, lagenbenadering en SWOT-, confrontatie- en functiematrix kan worden geconcludeerd dat de kanszone aan de Giessenweg/Bornissehaven is gelegen binnen de Spaanse Polder in Rotterdam, een van de grootste en meest intensief gebruikte bedrijventerreinen van Nederland met een omvang van circa 322 hectare en ongeveer 1.800 bedrijven, goed voor circa 24.000 arbeidsplaatsen. Uit de gebiedsanalyse, lagenbenadering en de SWOT-, confrontatie- en functiematrix komt naar voren dat het gebied functioneert als een sterk economisch knooppunt, maar tegelijkertijd ruimtelijk en functioneel tegen grenzen aanloopt die toekomstige ontwikkeling beïnvloeden.

Ruimtelijk wordt de kanszone gekenmerkt door een sterk functioneel en monofunctioneel karakter. De bebouwing bestaat hoofdzakelijk uit bedrijfshallen, loodsen en bedrijfsverzamelgebouwen waarin logistiek, opslag, groothandel en productie de dominante functies vormen. De inrichting van de kavels is grootschalig en gericht op efficiënt ruimtegebruik, waarbij de buitenruimte voornamelijk wordt ingezet voor parkeren, laden en lossen en opslag. De ruimtelijke kwaliteit is hierdoor beperkt: het straatbeeld wordt gedomineerd door verharding, infrastructuur en grootschalige bebouwing, terwijl groenstructuren en verblijfskwaliteit nauwelijks aanwezig zijn. De analyse van de Ground Space Index (GSI) laat zien dat veel kavels een bebouwingspercentage van circa 0,4 of lager hebben, wat betekent dat gemiddeld minder dan 40% van de kavels bebouwd is. Dit duidt op aanzienlijke restcapaciteit binnen het gebied en biedt mogelijkheden voor intensivering en herontwikkeling.

Vanuit de lagenbenadering ontstaat een genuanceerder beeld van de ruimtelijke opbouw. In de ondergrondlaag is sprake van een zettingsgevoelige bodem en een complexe waterhuishouding, wat invloed heeft op funderingsmogelijkheden en toekomstige ingrepen. Daarnaast is er sprake van mogelijke bodemverontreiniging als gevolg van historische industriële activiteiten, wat extra onderzoek en mogelijk sanering vereist bij herontwikkeling. De netwerklaag laat zien dat de kanszone zeer goed bereikbaar is. De locatie ligt nabij de A20 en A13 en heeft directe aansluitingen via de 's-Gravenlandseweg, Brauwweg en Matlingeweg. Hierdoor is sprake van uitstekende regionale ontsluiting voor vrachtverkeer en logistiek. Tegelijkertijd leidt deze infrastructuur tot hoge verkeersdruk en een sterke dominantie van gemotoriseerd verkeer, wat de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk zet. Ook de aanwezigheid van Schiedam Centrum en de metro- en spoorverbindingen in de nabijheid zorgen voor een goede OV-bereikbaarheid, al wordt deze in de praktijk beperkt benut. De occupatielaag laat zien dat de locatie vrijwel volledig economisch is ingevuld met bedrijvigheid in hogere milieucategorieën (tot en met 5.3). Dit bevestigt het industriële en logistieke profiel van het gebied.

Uit de analyse van verkeer en parkeren blijkt dat de kanszone kampt met structurele parkeerdruk. Parkeren vindt zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte plaats, waarbij in sommige delen sprake is van volledige bezetting en dubbel gebruik van de openbare ruimte. Uit veldonderzoek en interviews blijkt dat straten regelmatig volledig vol staan met voertuigen, inclusief bedrijfsvoertuigen en opslag van materialen, waardoor de functionele werking van de openbare ruimte wordt aangetast. Daarnaast wordt het gebied beïnvloed door extern parkeergedrag vanuit omliggende woonwijken zoals Spangen en Oud-Mathenesse, wat leidt tot een zogenoemd waterbedeffect.

De SWOT- en confrontatiematrix tonen een gebied met duidelijke sterktes en zwaktes. Sterktes zijn de strategische ligging nabij hoofdwegen, de hoge milieuruimte en de economische concentratie van bedrijvigheid. Ook de ligging aan de Bornissehaven biedt een potentieel sterke kwaliteit voor watergebonden activiteiten. Daartegenover staan zwaktes zoals een lage ruimtelijke kwaliteit, hoge parkeer- en verkeersdruk, versnipperd gebruik van openbare ruimte en beperkte verblijfskwaliteit. De confrontatiematrix laat zien dat met name de combinatie van hoge milieuruimte en slechte ruimtelijke kwaliteit zowel een kans als een spanningsveld vormt voor toekomstige ontwikkeling.

De functiematrix bevestigt dat functies zoals logistiek, distributie, maakindustrie en watergebonden bedrijvigheid het beste aansluiten bij de kenmerken van het gebied. Deze functies profiteren van de bereikbaarheid, milieuruimte en de aanwezigheid van water. Tegelijkertijd blijkt dat kantoorfuncties en publieksgerichte functies minder passend zijn binnen de huidige context.

Concluderend kan worden gesteld dat de kanszone economisch sterk functioneert binnen de regionale economie, maar ruimtelijk en functioneel tegen grenzen aanloopt. Het gebied is zeer goed bereikbaar en biedt veel milieuruimte, maar kent tegelijkertijd structurele problemen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, parkeren, verkeersdruk en bodemtechnische beperkingen. Hierdoor ontstaat een gebied met hoge economische waarde, maar met een duidelijke noodzaak tot herstructurering en optimalisatie van het ruimtegebruik.

DEELVRAAG 2

Welke beleids- en juridische factoren beïnvloeden de ontwikkelmogelijkheden van de kanszone?

De ontwikkelmogelijkheden van de kanszone aan de Giessenweg/Bornissehaven worden sterk beïnvloed door een samenspel van beleidsmatige ambities, juridisch-planologische kaders en specifieke randvoorwaarden die voortkomen uit de ligging aan het water. De locatie maakt onderdeel uit van de Spaanse Polder, die in gemeentelijk en regionaal beleid wordt aangemerkt als een strategisch economisch werkgebied. Binnen dit kader ligt de nadruk op het behoud en de versterking van bedrijvigheid, met specifieke aandacht voor logistiek, maakindustrie en circulaire economie. Tegelijkertijd wordt in meerdere beleidsdocumenten ingezet op verduurzaming, klimaatadaptatie, efficiënter ruimtegebruik en het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Binnen de Omgevingsvisie Rotterdam en de Economische Gebiedskoers Spaanse Polder wordt de locatie gezien als een essentieel onderdeel van de Rotterdamse economische structuur. Het beleid richt zich op het behouden van werkgelegenheid en het versterken van de concurrentiepositie van het gebied. Daarbij wordt expliciet gestuurd op intensivering van bestaande bedrijventerreinen in plaats van uitbreiding naar nieuwe locaties. Dit betekent dat toekomstige ontwikkelingen binnen de kanszone moeten bijdragen aan efficiënter ruimtegebruik en een hogere ruimtelijke kwaliteit, zonder dat de economische functie van het gebied verloren gaat.

Een belangrijk beleidsmatig aspect is de ligging aan de Bornissehaven. Binnen diverse beleidsstukken wordt watergebonden transport gezien als kans om de druk op het wegennet te verminderen en logistieke processen te verduurzamen. De mogelijkheid om goederenvervoer deels via het water te laten verlopen sluit aan bij ambities rondom modal shift en duurzame mobiliteit. Tegelijkertijd wordt deze ambitie begrensd door de beperkte nautische capaciteit van de Schie, waar alleen binnenvaartklasse II mogelijk is, en door fysieke beperkingen zoals brughogtes en bestaande infrastructuur.

Juridisch-planologisch valt de locatie binnen een bedrijfsbestemming waar zware milieucategorieën zijn toegestaan, tot en met categorie 5.3. Dit biedt ruimte voor industriële en logistieke functies, maar sluit gevoelige functies zoals wonen uit. Binnen het omgevingsplan gelden daarnaast regels voor bouwhoogte, gebruik van gronden, parkeren, geluid, externe veiligheid en waterbeheer. Indien toekomstige ontwikkelingen, zoals een kadeontwikkeling of herstructurering, niet binnen de bestaande planregels passen, kan een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) noodzakelijk zijn. Dit maakt de planologische flexibiliteit enerzijds mogelijk, maar anderzijds procedureel complex.

Daarnaast spelen milieutechnische en fysieke randvoorwaarden een belangrijke rol. Uit de juridische analyse blijkt dat de locatie mogelijk te maken heeft met historische bodemverontreiniging als gevolg van industriële activiteiten, waardoor aanvullend bodemonderzoek en eventuele sanering noodzakelijk zijn. Ook de zettingsgevoelige ondergrond binnen de Spaanse Polder vormt een beperking voor zware constructies en vereist specifieke funderingstechnieken. Verder gelden eisen op het gebied van waterveiligheid en waterbeheer, aangezien de locatie direct grenst aan het water. Dit betekent dat ingrepen aan kades of oevers vergunningplichtig zijn en moeten voldoen aan eisen van waterbeheerders en nautische regelgeving.

De randvoorwaarden voor kadeontwikkeling versterken dit beeld. Hoewel de ligging aan het water duidelijke ontwikkelkansen biedt, zoals multimodaal transport en directe aansluiting op watergebonden logistiek, zijn er tegelijkertijd technische, juridische en waterstaatkundige beperkingen. Stabiliteit van oevers, doorstroming van het water, veiligheid van vaarwegen en bestaande infrastructuur vormen belangrijke randvoorwaarden die de uitvoerbaarheid van ingrepen bepalen. Hierdoor is ontwikkeling aan het water niet alleen een ruimtelijke kans, maar ook een complexe vergunnings- en uitvoeringsopgave.

Samenvattend kan worden gesteld dat de ontwikkelmogelijkheden van de kanszone worden gestuurd door een combinatie van beleidsmatige ambitie en juridische en fysieke beperkingen. Het beleid stimuleert economische versterking, intensivering en verduurzaming van het gebied, terwijl het juridisch kader ruimte biedt voor bedrijvigheid maar strikte randvoorwaarden stelt aan gebruik en ontwikkeling. De ligging aan het water biedt daarbij zowel een kans als een technische en juridische uitdaging. De uiteindelijke ontwikkelmogelijkheden zijn daarmee afhankelijk van de mate waarin economische ambities, ruimtelijke kwaliteit en technische uitvoerbaarheid met elkaar in balans kunnen worden gebracht.

DEELVRAAG 3

Welke eisen, behoeften en voorwaarden stellen stakeholders aan de kanszone?

Uit de marktanalyse, stakeholdersanalyse en het programma van eisen blijkt dat de kanszone aan de Giessenweg/Bornissehaven moet worden ontwikkeld als een economisch sterke, toekomstbestendige en ruimtelijk zorgvuldig ingepaste bedrijfsfunctie. Vanuit de markt bestaat vooral behoefte aan locaties met voldoende milieuruimte, goede bereikbaarheid, grote kavels, laad- en losruimte en mogelijkheden voor efficiënte logistieke processen. De ligging nabij de A20, A13 en de Bornissehaven maakt de locatie aantrekkelijk voor bedrijven die afhankelijk zijn van wegtransport en mogelijk vervoer over water.

De belangrijkste markt vraag richt zich op functies zoals circulaire bedrijvigheid, maakindustrie, stedelijke distributie, foodproductie en watergebonden logistiek. Deze functies passen bij het economische profiel van de Spaanse Polder en sluiten aan op de trend waarin bedrijventerreinen steeds schaarser worden. Hierdoor is het niet wenselijk om de kavel extensief of laagwaardig te benutten. De ontwikkeling moet juist bijdragen aan intensiever ruimtegebruik, extra werkgelegenheid en een hogere economische waarde per hectare. Tegelijkertijd vraagt de markt om flexibiliteit, omdat bedrijven behoefte hebben aan bedrijfsruimte die kan inspelen op veranderende logistieke processen, elektrificatie, energievoorziening en verduurzaming.

Uit de stakeholdersanalyse blijkt dat verschillende partijen eigen belangen en voorwaarden stellen aan de ontwikkeling. Voor de gemeente Rotterdam is het belangrijk dat de kanszone bijdraagt aan de versterking van de Spaanse Polder als economisch werkgebied. De locatie moet ruimte blijven bieden aan bedrijvigheid en mag niet worden ingevuld met functies die botsen met het industriële karakter van het gebied, zoals wonen of publieksgerichte functies. Daarnaast stelt de gemeente eisen aan duurzaamheid, klimaatadaptatie, vergroening, ruimtelijke kwaliteit en efficiënt ruimtegebruik. Ondernemers en toekomstige gebruikers hebben vooral behoefte aan een functionele inrichting, goede bereikbaarheid, parkeren op eigen terrein, veilige verkeersafwikkeling en ruimte voor laden, lossen en opslag. Voor werknemers en gebruikers van het gebied zijn veiligheid, overzichtelijkheid, bereikbaarheid en een betere werkomgeving van belang.

Het programma van eisen vertaalt deze belangen naar concrete voorwaarden. De ontwikkeling moet passen binnen de toegestane bedrijventerreinfunctie en gericht zijn op bedrijvigheid die de economische structuur van de Spaanse Polder versterkt. Daarnaast moet de kavel efficiënt worden ingericht, met aandacht voor parkeren op eigen terrein, duidelijke logistieke routing, manoeuvreerruimte voor vrachtverkeer en veilige scheiding tussen verkeersstromen. Ook moet rekening worden gehouden met duurzaamheidseisen, zoals zonnepanelen, laadinfrastructuur, energieopslag of samenwerking in een energiehub. Verder zijn vergroening, waterberging en klimaatadaptieve maatregelen noodzakelijk, omdat het gebied gevoelig is voor hittestress en wateroverlast.

Een belangrijke voorwaarde is dat de ontwikkeling niet alleen functioneel, maar ook ruimtelijk representatief moet zijn. De kanszone ligt zichtbaar langs de Giessenweg, de Bornissehaven en nabij de A20. Daardoor heeft de locatie een etalagefunctie. Een rommelige of puur functionele invulling sluit onvoldoende aan bij de ambitie om de Spaanse Polder te verbeteren en toekomstbestendiger te maken.

Tegelijkertijd blijkt uit het programma van eisen dat meerdere eisen met elkaar botsen. In de conclusie van het programma van eisen is daarom vastgesteld dat het ideaalbeeld van een watergebonden, zware, circulaire maakindustrie met een hoogwaardige uitstraling niet volledig haalbaar is. Watergebonden bedrijvigheid vraagt om ruimte voor overslag, opslag en logistieke bewegingen. Zware maakindustrie vraagt vaak om grote hallen, installaties, buitenopslag en intensief vrachtverkeer. Circulariteit vraagt daarnaast regelmatig om opslag, sortering of verwerking van materialen. Deze functies kunnen economisch passend zijn, maar leveren niet vanzelfsprekend een representatief beeld op. Dit botst met de eis dat de locatie als etalagezone een verzorgde en aantrekkelijke uitstraling moet krijgen.

Ook is watergebonden bedrijvigheid niet automatisch haalbaar of zinvol. Alleen wanneer een bedrijf daadwerkelijk goederen via het water vervoert, heeft de ligging aan de Bornissehaven functionele meerwaarde. Veel circulaire of producerende bedrijven hebben in de praktijk beperkte watergebonden goederenstromen, waardoor de kade niet altijd productief wordt benut. Andersom kan een bedrijf dat sterk watergebonden is juist weinig werkgelegenheid bieden of vooral bestaan uit opslag en overslag, waardoor de economische en ruimtelijke meerwaarde beperkt blijft.

Concluderend kan worden gesteld dat stakeholders eisen dat de kanszone economisch sterk, duurzaam, bereikbaar, veilig en representatief wordt ontwikkeld. De locatie moet ruimte bieden aan bedrijvigheid die past bij de Spaanse Polder, maar tegelijkertijd bijdragen aan ruimtelijke kwaliteit en toekomstbestendigheid. Het programma van eisen maakt echter duidelijk dat niet alle ambities tegelijk volledig realiseerbaar zijn. Vooral de combinatie van watergebonden bedrijvigheid, zware maakindustrie, circulariteit en een hoogwaardige etalagefunctie leidt tot spanningen. Daarom moet in de scenarioanalyse worden onderzocht welk ontwikkelscenario de beste balans biedt tussen markt vraag, stakeholderbelangen, ruimtelijke kwaliteit en haalbaarheid.

DEELVRAAG 4

Welke ontwikkelscenario's zijn mogelijk en welke past het beste bij de kenmerken en doelstellingen van de kanszone?

Op basis van de scenarioanalyse zijn drie ontwikkelscenario's uitgewerkt voor de kanszone aan de Giessenweg/Bornissehaven. Deze scenario's zijn opgesteld om te beoordelen welke ontwikkelrichting het beste aansluit bij de kenmerken van de locatie en de doelstellingen voor de Spaanse Polder. Hierbij is gekeken naar functionele invulling, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid, logistiek, parkeren, energie, kadegebruik en uitvoerbaarheid.

Het eerste scenario is zware maakindustrie zonder actief kadegebruik. Dit scenario gaat uit van een meerlaags bedrijfsgebouw voor productie, opslag, expeditie en ondersteunende functies zoals kantoor, opleiding, innovatie en personeelsvoorzieningen. De begane grond wordt benut voor de meest logistieke en productiegerichte functies, terwijl de verdiepingen ruimte bieden aan ondersteunende en kennisgerichte functies. Hierdoor wordt de kavel intensief gebruikt en ontstaat meer economische waarde per vierkante meter. Dit scenario sluit goed aan op het bestaande profiel van de Spaanse Polder als bedrijventerrein met hogere milieucategorieën. Tegelijkertijd wordt de zichtlocatie zorgvuldig benut door een representatieve gevel, groene uitstraling, duidelijke entree en een multifunctioneel dak met zonnepanelen, groen en waterberging. Parkeren wordt op eigen terrein opgelost door middel van een compact parkeergebouw met circa 140 parkeerplaatsen, waardoor de openbare ruimte niet extra wordt belast.

Het tweede scenario is watergebonden maakindustrie. In dit scenario wordt de ligging aan de Bornissehaven actief benut voor de aan- en afvoer van goederen over water. Dit sluit aan op de watergebonden potentie van de locatie en kan bijdragen aan duurzame logistiek en vermindering van vrachtverkeer over de weg. Tegelijkertijd kent dit scenario duidelijke risico's. Actief kadegebruik is alleen zinvol wanneer een toekomstige gebruiker structureel goederen via het water vervoert. Zonder zo'n gebruiker vraagt kadeontwikkeling veel ruimte en hoge investeringen, terwijl de functionele meerwaarde beperkt blijft. Daarnaast vraagt dit scenario ruimte voor overslag, kranen, verharding, buitenopslag en manoeuvreerruimte. Dit kan botsen met de gewenste ruimtelijke kwaliteit van de zichtlocatie langs de A20 en de Giessenweg.

Het derde scenario is een circulaire campus. Dit scenario richt zich op circulaire bedrijvigheid, hergebruik, reparatie, lichte verwerking, distributie en samenwerking tussen bedrijven. De kavel wordt ingericht als een campusachtige werkomgeving met bedrijfsruimten, gedeelde voorzieningen, groene buffers, waterberging en duurzame energievoorzieningen. Dit scenario scoort sterk op duurzaamheid, klimaatadaptatie en ruimtelijke kwaliteit. Toch benut het de specifieke kwaliteiten van de kavel minder volledig. De hoge milieucategorieën en industriële potentie van de locatie worden minder sterk gebruikt dan bij scenario 1. Daarnaast kan circulaire bedrijvigheid door opslag, sortering en materiaalstromen alsnog leiden tot een rommelige uitstraling wanneer dit niet zorgvuldig wordt georganiseerd.

Uit de scenarioanalyse blijkt dat scenario 1, zware maakindustrie zonder actief kadegebruik, het beste past bij de kenmerken en doelstellingen van de kanszone. Dit scenario biedt de meest evenwichtige combinatie van economische waarde, intensief ruimtegebruik, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en uitvoerbaarheid. Scenario 2 benut de ligging aan het water sterker, maar is te afhankelijk van een passende watergebonden gebruiker en brengt meer technische, juridische en ruimtelijke risico's met zich mee. Scenario 3 sluit goed aan op duurzaamheid en circulariteit, maar benut de zware milieuruimte en industriële functie van de locatie minder optimaal.

Scenario 1 combineert de economische kracht van de Spaanse Polder met een hoogwaardige uitstraling, duidelijke logistieke organisatie, parkeren op eigen terrein en klimaatadaptieve maatregelen. Wel blijft de energievoorziening een aandachtspunt. Door zonnepanelen en batterijopslag kan de ontwikkeling mogelijk grotendeels zelfvoorzienend worden, maar het is nog onzeker of volledig los blijven van het energienet haalbaar is. Dit hangt af van de uiteindelijke gebruiker en de energie-intensiteit van de bedrijfsprocessen. Daarmee sluit scenario 1 het beste aan op de opgave om de kanszone te ontwikkelen tot een toekomstbestendige, representatieve en economisch sterke werklocatie.

DEELVRAAG 5

Wat is de financiële haalbaarheid van het voorkeurscenario?

De financiële haalbaarheid van het voorkeurscenario is onderzocht aan de hand van een grondexploitatie (GREX) en een stichtingskostenberekening (STIKO). Het voorkeurscenario betreft scenario 1: zware maakindustrie zonder actief kadegebruik. Dit scenario gaat uit van een kaveloppervlakte van 14.547 m² en een totaal programma van 16.875 m² BVO. Daarmee ontstaat een Floor Space Index (FSI) van 1,16. Dit laat zien dat de kavel intensiever wordt benut dan wanneer uitsluitend op maaiveld zou worden ontwikkeld. De stapeling van functies en het gebouwde parkeren dragen eraan bij dat de beschikbare ruimte efficiënter wordt ingezet.

In de GREX zijn de gemeentelijke kosten voor de ontwikkeling van de kavel opgenomen. Deze bestaan uit verwervingskosten, bouwrijp maken, woonrijp maken, bijkomende kosten en rente. De verwervingskosten vormen met €4.655.040 de grootste kostenpost. Daarnaast is rekening gehouden met onder andere bodemsanering, grondwerk, terreinverharding, groen, waterhuishouding, kadebescherming en technische voorzieningen. De totale GREX komt inclusief rente uit op €7.507.145. Omgerekend naar het totale programma betekent dit circa €445 per m² BVO. Deze kosten zijn aanzienlijk, maar passen bij een industriële kavel aan het water waarbij rekening moet worden gehouden met bodemrisico's, terreinverharding, klimaatadaptatie en technische voorzieningen.

In de STIKO zijn naast de GREX ook de bouwkosten, bijkomende kosten, ontwikkelkosten, onvoorziene kosten en bouwtijd/indexering meegenomen. De totale kosten komen uit op €29.073.264. Deze investering is relatief hoog, omdat het plan niet bestaat uit een eenvoudige bedrijfshal, maar uit een gemengd programma met bedrijfsruimte, logistieke ruimte, kantoor- en innovatieruimte, praktijk- en opleidingsruimten, een kantine, een daklandschap, een binnentuin en een gebouwde parkeergebouw. Vooral het gebouwde parkeren, de bouwkosten van de verschillende functies en de aanvullende duurzaamheidsmaatregelen hebben invloed op de totale investering.

Aan de opbrengstenkant is gerekend met verkoopopbrengsten op basis van referentieonderzoek per functie. Hierbij zijn de BVO-oppervlakten omgerekend naar VVO, waarbij een verhouding van 87% is gehanteerd. Voor bedrijfsruimte, logistiek, kantoorruimte, opleidingsruimte en parkeren zijn marktconforme verkoopwaarden gebruikt op basis van vergelijkbare referenties. De totale opbrengsten komen inclusief tijdscorrectie uit op €32.126.397. De tijdscorrectie is toegepast omdat rekening is gehouden met een periode tot oplevering en een jaarlijkse opbrengstenstijging.

Wanneer de totale kosten worden afgezet tegen de totale opbrengsten ontstaat een positief projectresultaat:

$$€32.126.397 - €29.073.264 = €3.053.132$$

Dit betekent dat scenario 1 op basis van de gehanteerde uitgangspunten een positief resultaat oplevert van circa €3,05 miljoen. Omgerekend bedraagt dit ongeveer 10% van de opbrengsten. Daarmee valt het resultaat binnen de doelstelling van 5% tot 15% en kan het voorkeurscenario financieel haalbaar worden beschouwd.

Wel moet worden benadrukt dat het om een globale haalbaarheidsraming gaat. De marge is positief, maar niet extreem ruim. De financiële uitkomst blijft gevoelig voor veranderingen in bouwkosten, verkoopprijzen, rente, indexering en technische uitwerking. Vooral de kosten voor het gebouwde parkeergebouw, het daklandschap, de kadebescherming en de uiteindelijke verkoopwaarden per functie zijn bepalend voor het eindresultaat. Wanneer deze kosten hoger uitvallen of de verkoopprijzen lager blijken te zijn, kan het positieve resultaat afnemen.

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat het voorkeurscenario financieel haalbaar is. De ontwikkeling vraagt een forse investering, maar de verwachte opbrengsten zijn voldoende om de kosten te dekken en een positief projectresultaat te behalen. Daarnaast laat de berekening zien dat intensief ruimtegebruik financieel gunstig werkt: doordat meer BVO wordt gerealiseerd dan het terreinoppervlak zelf, worden de kosten over meer vierkante meters verdeeld. Scenario 1 vormt daarmee niet alleen ruimtelijk en functioneel, maar ook financieel een realistische voorkeursrichting voor de herontwikkeling van de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven.

BIJLAGE 5: BRONVERMELDING GENERATIEVE AI

Tijdens het opstellen van dit onderzoek is in beperkte mate gebruikgemaakt van kunstmatige intelligentie (AI), met name van ChatGPT (OpenAI, 2026). Deze toepassing is uitsluitend ingezet ter ondersteuning van het schrijfproces en ter bevordering van de leesbaarheid, formulering en doeltreffendheid van de teksten. Daarnaast is ChatGPT gebruikt als hulpmiddel bij het ontwikkelen van visualisaties van de opgestelde scenario's.

De inhoudelijke onderbouwing van het onderzoek, de uitgevoerde analyses, de gemaakte afwegingen en de uiteindelijke conclusies zijn volledig door mijzelf onderzocht, geïnterpreteerd en uitgewerkt. AI heeft hierbij geen sturende rol gespeeld in de inhoudelijke richting of uitkomsten van het onderzoek. De inzet van AI had uitsluitend een ondersteunend karakter en diende niet als vervanging van eigen onderzoek, kritische beoordeling of professionele oordeelsvorming.

AI is in dit onderzoek met name gebruikt voor:

- het herschrijven van tekst naar een formele en samenhangende schrijfstijl.
- het controleren en verbeteren van zinsopbouw, spelling en grammatica.
- het versterken van de logische opbouw en overgangen binnen de tekst.
- het maken van ondersteunende scenario-visualisaties op basis van mijn eigen inhoudelijke input.

Hieronder volgen enkele voorbeelden van prompts die tijdens het onderzoek zijn gebruikt:

- “Formuleer deze input naar een alinea met een formele schrijfstijl.”
- “Herschrijf deze tekst in correct en foutloos Nederlands.”
- “Is deze zin correct? Geef eventueel verbeteropties.”

Prompts voor de scenario-visualisaties:

Voor het opstellen van figuur 71 is gebruik gemaakt van ChatGPT (OpenAI, 2026) met als prompt: kan je op basis van onderstaande informatie over functies en de bijgevoegde tekening een dwarsdoorsnede maken waarin je laat zien welke verdieping welke functie heeft. Dus visualiseer dit.

De output hiervoor is figuur 71. Voor output zie link: <https://chatgpt.com/share/6a292277-39ac-83ed-9b03-bbfa762813df>

Voor het opstellen van figuur 72 is gebruik gemaakt van ChatGPT (OpenAI, 2026) met als prompt: Maak een realistische 3D-vogelvluchtvisualisatie van de kavel Giessenweg/Bornissehaven met centraal een compact tweelaags parkeergebouw, auto's en groene plantvakken op het dak, veel bomen en groen rondom, wegen met zebrapaden, water met kade rechtsonder, rechts een modern glazen bedrijfsgebouw met groene gevels en zonder tunnel of weg die links de grond in gaat. De output hier is figuur 72. Voor output zie link: <https://chatgpt.com/share/6a292c20-07fc-83eb-a847-76c4336be65b>

Voor het opstellen van figuur 75 is gebruik gemaakt van ChatGPT (OpenAI, 2026) met als prompt: wil je voor figuur 75 2 van die container batterijen plaatsen op het terrein? Zodat ik kan visualiseren hoe dit er uit kan gaan zien. Plaats er 2 met een hek er om heen. Doe dit in de bocht waar de vrachtwagens ook kunnen keren. zorg ervoor dat daar dus geen gras ligt alleen maar bestrating is zodat de vrachtwagens kunnen keren en er ruimte blijft voor de 2 container batterijen. De output hiervoor is figuur 75. Voor output zie link: <https://chatgpt.com/share/6a292eac-5154-83eb-ab41-7e65deb69d9b>

Voor het opstellen van figuur 76 is gebruik gemaakt van ChatGPT (OpenAI, 2026). De input hiervoor was: kan je deze afbeelding maken zonder alle tekst? Dus alleen het ontwerp?

De output hiervoor is figuur 76.

Vervolgens is er doorgegaan in het gesprek voor het genereren van de andere aanzichten, figuur 77 t/m 80.

Input figuur 77: kan je deze nu met aanzicht vanaf zee laten zien, dus het aanzicht van de achterkant? daar staan de vrachtwagens ook met hun kont in het pand geparkeerd

De output hiervoor is figuur 77.



Input figuur 78: wil je voor dit scenario ook zo een dwars doorsnede van de korte kant maken met de functies erbij. Er moet ruimte op de weg zijn naast het water. Het pand moet meer naar rechts dus. de vrachtwagens gaan daar namelijk met hun kont het pand in, dus zet nog een vrachtwagen tussen de kade en het pand, voor goede visualisatie.

De output hiervoor is figuur 78.



Input figuur 79: je ziet hier een klein blokje, dit is het kantoorpand, 2 verdiepingen kan je hier een dwarsdoorsnede van maken?
De output hiervoor is figuur 79.

Input figuur 80: kan je de parkeerplaatsen in figuur 76 wat inzoomen zodat ik die duidelijk kan toelichten. Maak ook groene grasklinkers in elk parkeervak.

Voor het opstellen van figuur 83 is gebruik gemaakt van ChatGPT (OpenAI, 2026) met als prompt: kan je deze afbeelding maken zonder tekst en alles, alleen het ontwerp?

De output hiervoor is figuur 83. Voor output zie link: <https://chatgpt.com/share/6a2937fb-2a3c-83eb-9515-01b8cca7f4ad>

Voor het opstellen van figuur 84 is gebruik gemaakt van ChatGPT (OpenAI, 2026) met als prompt: bob heeft dit gemaakt, maar het kleine pandje hoort nu links van het pand te staan, wil je dit doen voor mij.

De output hiervoor is figuur 84. Voor output zie link: <https://chatgpt.com/share/6a2937fb-2a3c-83eb-9515-01b8cca7f4ad>

Voor het opstellen van figuur 85 is gebruik gemaakt van ChatGPT (OpenAI, 2026) met als prompt: kan je van het kleine gebouwtje links op de afbeelding een dwarsdoorsnede maken met welke functie op welke laag zit, dit is de gedeelde hub kantoor en faciliteiten. het zijn 2 verdiepingen, toon alleen de dwarsdoorsnede.

De output hiervoor is figuur 85. Voor output zie link: <https://chatgpt.com/share/6a2937fb-2a3c-83eb-9515-01b8cca7f4ad>

Voor het opstellen van figuur 86 is gebruik gemaakt van ChatGPT (OpenAI, 2026) met als prompt: maak nu de dwarsdoorsnede vanaf de korte kant voor het grote gebouw. benoem ook de lagen en functies zoals besproken. er is geen kelder. het is een begane grond waar logistiek en expeditie/ laad- en lossen plaatsvindt, 1e bouwlaag is opslag en materiaalplein en 2e bouwlaag verhuurbare opslaghokken. de daklaag is zonnepanelen, groendak en waterretentie.

De output hiervoor is figuur 85. Voor output zie link: <https://chatgpt.com/share/6a2937fb-2a3c-83eb-9515-01b8cca7f4ad>

De AI is daarmee uitsluitend ingezet als ondersteunend hulpmiddel bij taal en visualisatie. Het uiteindelijke beroepsproduct, inclusief de inhoudelijke keuzes en uitwerking, is volledig gebaseerd op mijn eigen analyse, interpretatie en creatieve inbreng.



BIJLAGE 6: HOOFDSTUK 1: GEBIEDSANALYSE

De kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven bevindt zich in de Spaanse Polder, een grootschalig en functioneel bedrijventerrein dat wordt gekenmerkt door een intensief ruimtegebruik en een sterke nadruk op logistieke en industriële activiteiten. Om tot een goed onderbouwde ontwikkelvisie te komen, is het van belang om eerst inzicht te verkrijgen in de huidige situatie en de wijze waarop het gebied functioneert.

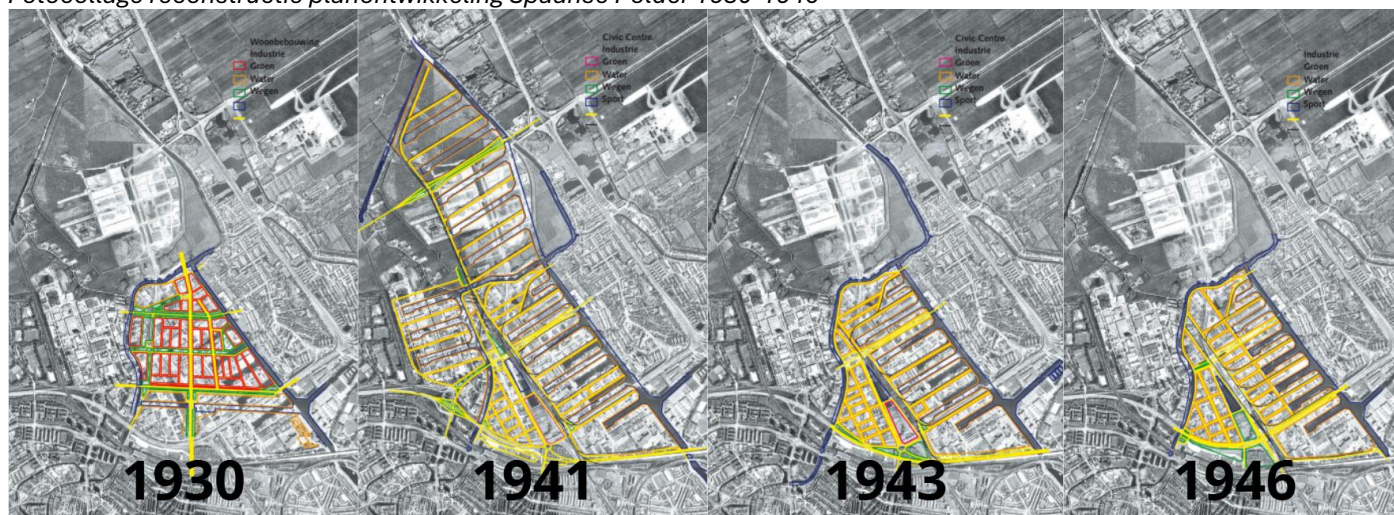
In deze gebiedsanalyse wordt daarom een integraal beeld geschetst van het plangebied en de directe omgeving. Hierbij wordt onder andere ingegaan op de ligging en context, het huidige gebruik, de verkeersstructuur en bereikbaarheid, de parkeersituatie en de ruimtelijke kwaliteit. Door deze aspecten in samenhang te analyseren, worden de belangrijkste knelpunten en kansen binnen het gebied inzichtelijk gemaakt. Deze vormen de basis voor de verdere uitwerking van het ontwikkelingsvoorstel.

HOOFDSTUK 1.1 GESCHIEDENIS SPAANSE POLDER

De naam Spaanse Polder is niet afgeleid van Spanje of een Spaanse invloed, maar is historisch ontstaan als een verbastering van de oorspronkelijke naam Spangense Polder. Deze naam verwijst naar de polder en streek rond het riviertje de Spange en de nabijgelegen huidige wijk Spangen. In de volksmond werd “Spangense Polder” door de jaren heen vaak informeel uitgesproken als “Spaanse Polder”, en deze verbasterde naam is uiteindelijk de officiële benaming geworden voor het bedrijventerrein (van Nieuwenhuize, 2022).

Figuur 1

Fotocollage reconstructie planontwikkeling Spaanse Polder 1930-1946



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van https://www.crimsonweb.org/wp-content/uploads/2020/11/spaansepolder_web.pdf

De ontwikkeling van de Spaanse Polder is goed zichtbaar in figuur 1. Waar het gebied in 1930 nog grotendeels bestond uit open polderlandschap, is vanaf begin jaren '40 gestart met de planmatige aanleg van een industriegebied. In 1941 wordt een duidelijk raster van wegen en kavels zichtbaar, gebaseerd op functionele en efficiënte stedenbouwkundige principes. In de jaren daarna (1943-1946) wordt dit verder uitgewerkt en ingevuld met bedrijvigheid (Historians, 2019).

De Spaanse Polder werd daarmee één van de eerste modern ontworpen bedrijventerreinen in Nederland, met een sterke focus op ordening, bereikbaarheid en economische functionaliteit (Historians, 2019).

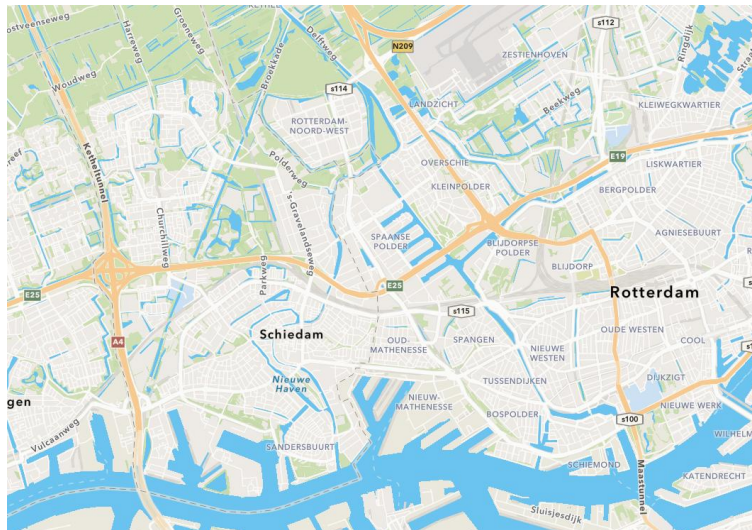
HOOFDSTUK 1.2 LIGGING EN CONTEXT

De onderzoekslocatie bevindt zich aan de Giessenweg, nabij de Bornissehaven, in de Spaanse Polder. Zoals te zien is op figuur 2 en 3 ligt het bedrijventerrein op de grens van Rotterdam en Schiedam en vormt een van de grootste en meest intensief gebruikte bedrijventerreinen in Nederland en zelfs West-Europa (De Havenloods, 2025). De Spaanse Polder staat bekend om haar grootschalige opzet en functionele inrichting, gericht op bedrijvigheid in de logistieke, industriële en productiegerichte sector (Metropoolregio Rotterdam Den Haag, z.d.). In gemeentelijke en gebiedsgerichte stukken wordt de Spaanse Polder expliciet gezien als een belangrijk bedrijventerrein binnen de Rotterdamse economie, met ruimte voor maakindustrie, logistiek, handel en andere stedelijk-economische functies. Het gebied ligt daarom strategisch tussen belangrijke stedelijke en regionale infrastructuur (Overheid.nl, 2019).

De Spaanse Polder is ingericht voor intensieve bedrijvigheid, waarbij bedrijven tot en met milieucategorie 5 zich mogen vestigen, wat behoort tot de hogere milieucategorieën. Het gebied beslaat ongeveer 322 hectare en huisvest circa 1.800 bedrijven, die samen goed zijn voor ongeveer 24.000 banen (Bedrijvenraad Spaanse Polder, z.d.).

Figuur 2

Kaart Schiedam/Rotterdam



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://hr-igo.maps.arcgis.com/apps/mapviewer/index.html>

Figuur 3

Afbakening Spaanse Polder en Noord-West



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://bedrijvenraadspaansepolder.nl/groenelongen/de-groene-longen/>

De ligging nabij de Rotterdamse haven en belangrijke infrastructuur, zoals uitvalswegen richting de snelwegen A20 en A13, zoals te zien is in figuur 2, maakt het gebied goed bereikbaar en aantrekkelijk voor bedrijven die afhankelijk zijn van transport en distributie (F. Brakel, persoonlijke communicatie, 3 april 2026). Tegelijkertijd zorgt deze ligging voor een hoge verkeersdruk en een sterke dominantie van gemotoriseerd verkeer in het gebied (Metropoolregio Rotterdam Den Haag, z.d.).

HOOFDSTUK 1.3 HUIDIGE FUNCTIES EN GEBRUIK

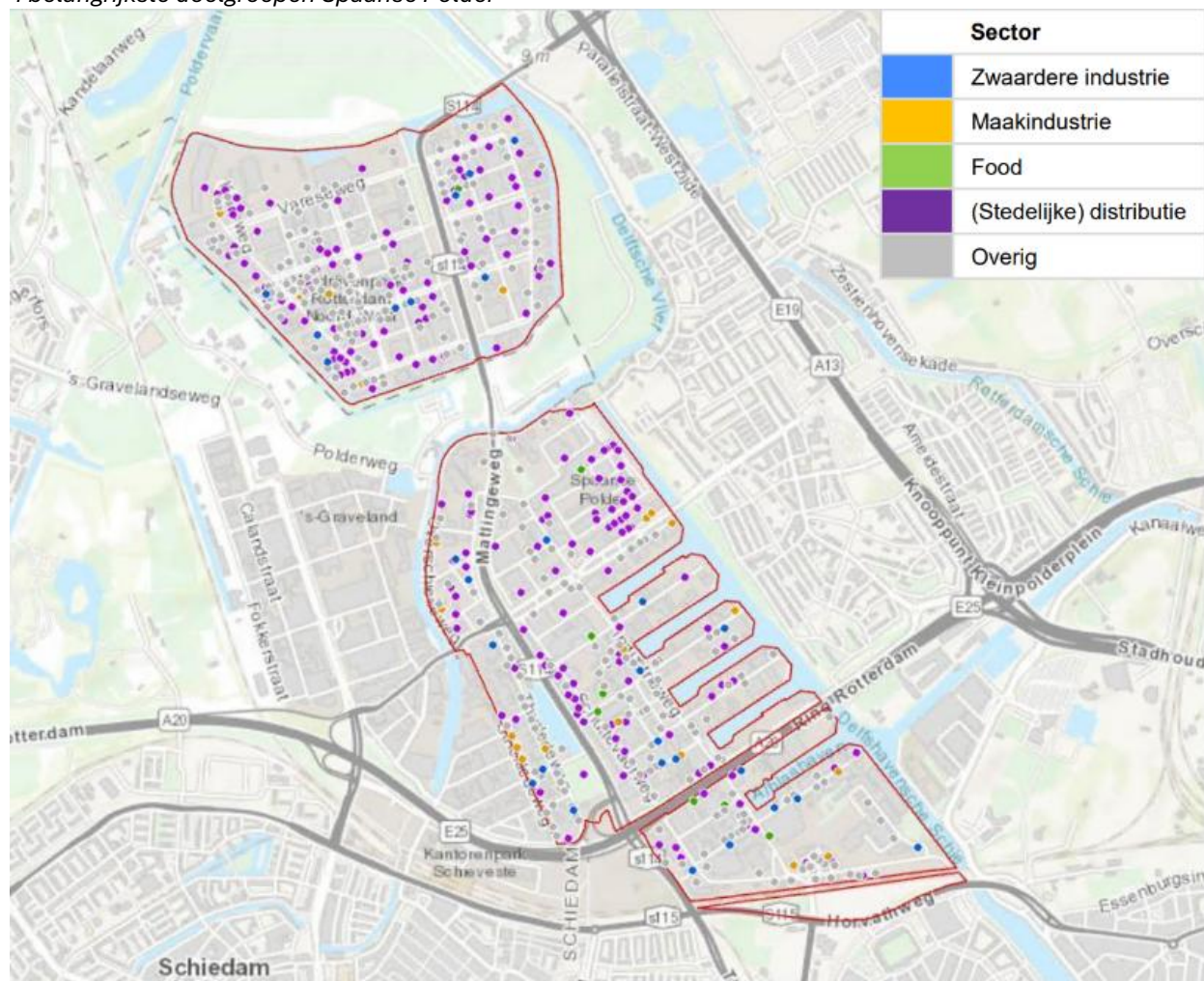
Het gebied wordt gekenmerkt door een overwegend monofunctioneel gebruik, dat is gericht op zware en middelzware bedrijvigheid. Binnen de Spaanse Polder zijn bedrijven toegestaan tot en met een milieucategorie 5.3, wat behoort tot de hogere milieucategorieën binnen de Nederlandse ruimtelijke ordening (Gemeente Rotterdam, z.d.). Dit betekent dat het gebied ruimte biedt aan bedrijven met een relatief hoge milieubelasting, zoals productiebedrijven, logistieke ondernemingen en grootschalige opslag.

De Spaanse Polder kent een breed scala aan bedrijfsmatige activiteiten en ondernemers. Tegelijkertijd blijkt uit de Beleidslijn tegengaan heling in de Spaanse Polder (2019) dat bepaalde bedrijfsactiviteiten, zoals handel in gebruikte en ongeregelde goederen, extra kwetsbaar zijn voor misbruik en ondermijnende praktijken. Dit laat zien dat de functionele opbouw van het gebied niet alleen economisch relevant is, maar ook invloed heeft op de bestuurlijke en veiligheidskundige aandacht voor het gebied.

In het gebied zijn uiteenlopende bedrijfsfuncties aanwezig, waaronder groothandel, opslag, logistiek, productie, autobedrijven en andere vormen van bedrijvigheid, zie figuur 4 waarin de belangrijkste doelgroepen worden weergegeven. De gemeente Rotterdam benoemt de Spaanse Polder als een belangrijke werk- en maaklocatie, en ook in beleidsstukken wordt het gebied gezien als een plek waar de economische functie centraal staat. Daarnaast blijkt uit regelgeving en gebiedsgerichte aanpakken dat bepaalde branches, zoals automotive en handel in gebruikte goederen, in delen van het gebied relatief sterk vertegenwoordigd zijn (Overheid.nl, 2023).

Figuur 4

4 belangrijkste doelgroepen Spaanse Polder



Opmerking. afbeelding overgenomen, van Handelingsperspectief meest perspectiefvolle kanszones (2025)

De bebouwing bestaat voornamelijk uit bedrijfshallen, loodsen en bedrijfsverzamelgebouwen, waarbij functionaliteit centraal staat. Architectonische kwaliteit en uitstraling spelen hierbij een ondergeschikte rol. De kavels zijn doorgaans grootschalig en worden intensief benut, waarbij de buitenruimte vaak wordt ingezet voor opslag, laden en lossen en parkeren.

Figuur 5

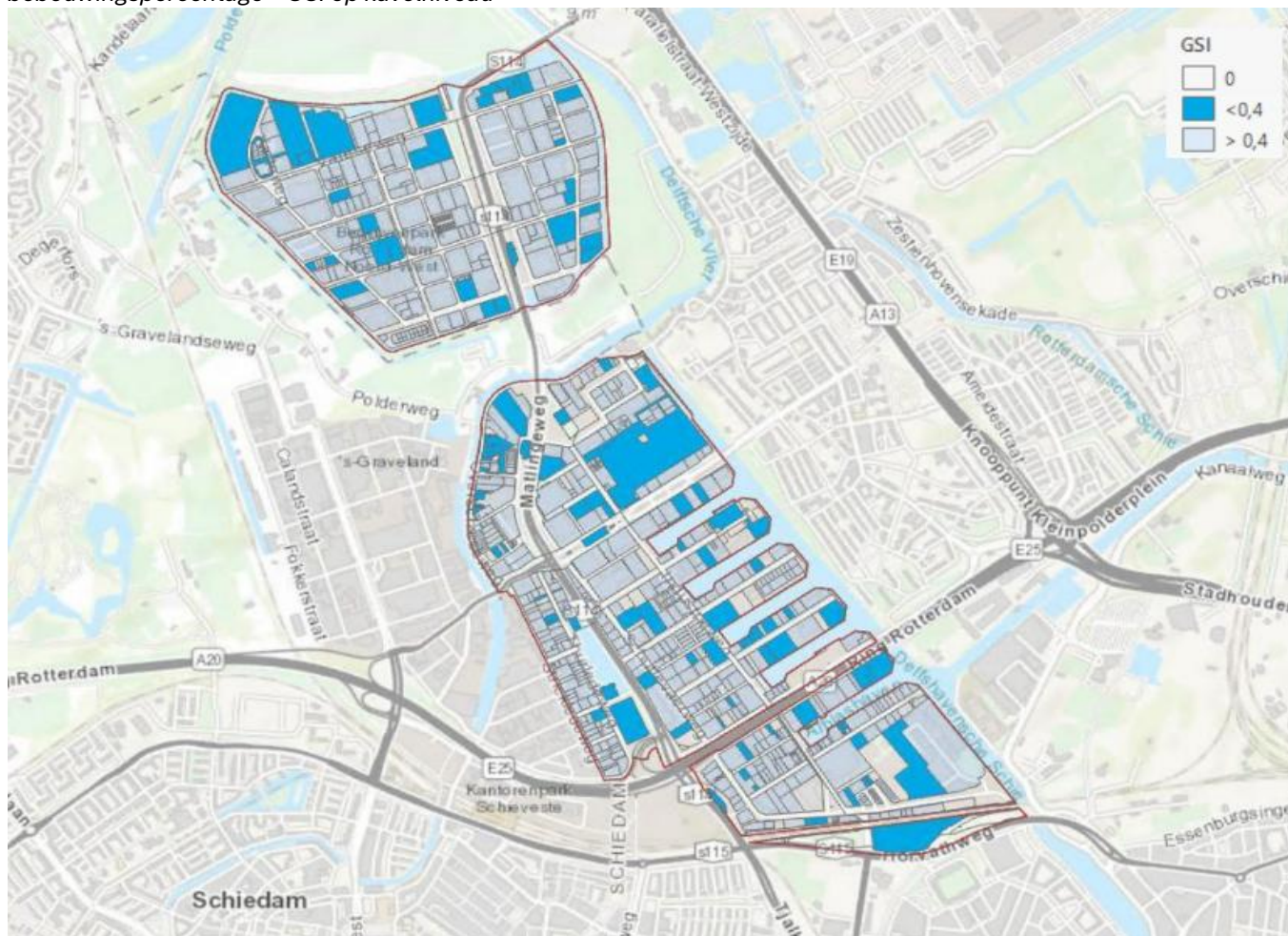
bedrijven rondom kanszone



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://app.bedrijvenopdekaart.nl/?bodkdata=N4lgZiBcDailYBsEgLoBoQCMrWgFgDo8BGAVgDY1TiCBOAZmOPXylCZyB2KmhplwnjZ56POsNICixABzExtCSQBfIA>

In figuur 5 is de bedrijvigheid rondom de kanszone te zien. Het beeld toont een concentratie van diverse bedrijven, variërend van logistiek en transport tot techniek en dienstverlening. De kavels zijn dicht op elkaar gelegen en bestaan uit voornamelijk grote bedrijfsgebouwen met een functionele inrichting. Deze situatie benadrukt de economische waarde van het gebied, maar laat ook zien dat de ruimte beperkt is en dat het straatbeeld door verharding en bedrijfsgebouwen wordt bepaald. De afbeelding geeft hiermee een eerste indruk van de ruimtelijke dynamiek en de functionele structuur van de Spaanse Polder (Bedrijven op de kaart, 2026).

Figuur 6
bebouwingspercentage – GSI op kavelniveau



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van Verdiepingslocaties Spaanse Polder en onderzoeksmateriaal (2025)

In figuur 6 is het bebouwingspercentage per kavel te zien. De afbeelding toont het Ground Space Index (GSI) van de Spaanse Polder op kavelniveau, waarbij per kavel de verhouding tussen bebouwde oppervlakte en totale kavelgrootte is weergegeven. De GSI geeft inzicht in het huidige gebruik en de benutting van de kavels. Een lagere GSI-waarde duidt op een relatief laag bebouwingspercentage, wat betekent dat er op die kavels nog ruimte is voor intensivering of uitbreiding van functies.

Uit de kaart blijkt dat veel kavels een GSI van 0,4 of lager hebben, oftewel maximaal 40% van het kavel is bebouwd. Dit suggereert dat er aanzienlijke potentie bestaat om de kavels efficiënter te benutten, bijvoorbeeld door verdichting van bedrijfsbebouwing of herinrichting van buitenruimte voor parkeren of logistieke functies. Tegelijkertijd weerspiegelt de kaart de variatie in bebouwingsintensiteit binnen het gebied, waarbij sommige kavels vrijwel volledig zijn benut, terwijl andere nog ruime mogelijkheden bieden voor toekomstige ontwikkeling (Buck Consultants International, 2025).

HOOFDSTUK 1.4 VERKEER EN BEREIKBAARHEID

De Spaanse Polder is een goed ontsloten bedrijventerrein, zowel regionaal als lokaal, met een infrastructuur die vooral is afgestemd op autoverkeer en vrachtverkeer. De wegenstructuur volgt een rasterpatroon, waarbij de hoofdontsluitingswegen voornamelijk gericht zijn op de doorstroming van bedrijfsverkeer en hulpdiensten. Het plangebied grenst aan de zuidzijde direct aan het bedrijventerrein Schieveste, dat een directe verbinding heeft met het openbaar vervoersknooppunt Schiedam Centrum, en sluit via de A20 indirect aan op het landelijke wegennet, waaronder de A4 en A13 en de nieuwe verbinding van de A16 (zie figuur 7). Deze ligging zorgt voor een uitstekende regionale bereikbaarheid voor auto's en vrachtwagens (Gemeente Schiedam, 2020).

Figuur 7

Snelwegen rondom Spaanse Polder



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://hr-igo.maps.arcgis.com/apps/mapviewer/index.html>

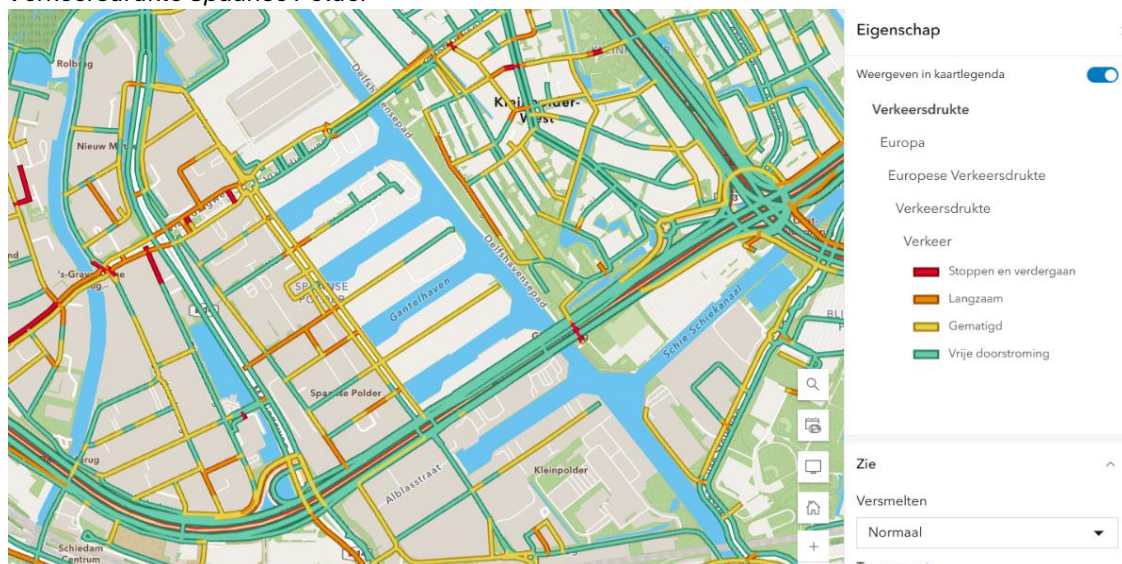
De Spaanse Polder heeft meerdere aansluitingen op de A20 via afrit 11 (Schiedam) en afrit 12 (Rotterdam-Delfshaven). De opening van de A4 tussen Delft en knooppunt Kethelplein heeft de druk op het noordelijke deel van de A20 verlicht, waardoor sluipverkeer via secundaire routes beperkt wordt. De belangrijkste ontsluitingswegen binnen het plangebied zijn de 's-Gravenlandseweg, de Brauwweg en de Matlingeweg, die het gebied verbinden met omliggende bedrijventerreinen en woonwijken. Deze wegen hebben een 50 km/h regeling en zijn ingericht op asfaltverharding, ventwegen en vrij liggende fietspaden op sommige stukken. Voor de erftoegangswegen geldt een lagere snelheid van 30 km/h, wat passend is voor de gemengde functie van verkeer en verblijf (Gemeente Schiedam, 2020).

Het plangebied ligt aan de Schie, wat (beperkt) transport over water mogelijk maakt via de Delftse Schie en Delfshavense Schie. De Schie is geschikt voor binnenvaartklasse II, waardoor watergebonden bedrijvigheid een optie is, mits bruggen en kades goed worden beheerd. Haakse bochten zijn in het verleden afgeschuind, maar watertransport blijft beperkt door de brugopeningen en bestaande infrastructuur. Met een goed systeem kan goederentransport via het water een waardevolle aanvulling vormen op het vervoer op de weg (Gemeente Schiedam, 2020).

Naast regionale bereikbaarheid via snelwegen, openbaar vervoer en water, ligt het terrein dichtbij Rotterdam The Hague Airport, wat het aantrekkelijk maakt voor bedrijven met nationale en internationale verbindingen. De combinatie van weg-, OV-, fiets- en waterontsluiting biedt een brede basis voor gecombineerd vervoer en versterkt de economische functie van het bedrijventerrein (Gemeente Schiedam, 2020).

Figuur 8

Verkeersdrukte Spaanse Polder



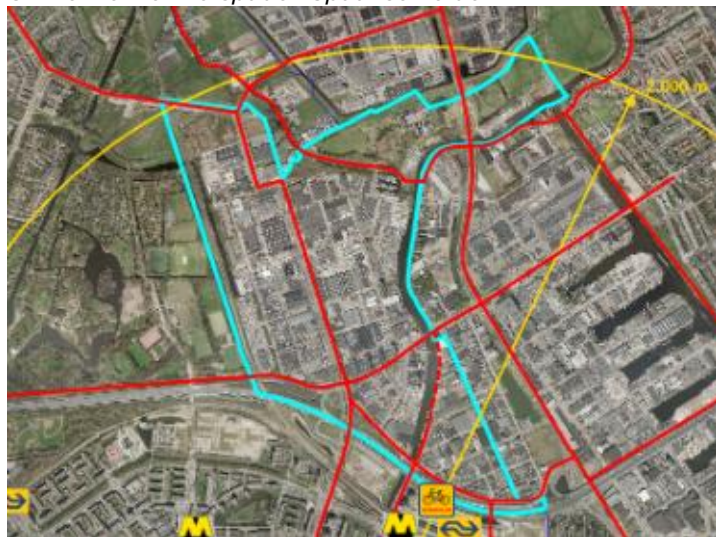
Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://hr-igo.maps.arcgis.com/apps/mapviewer/index.html>

In figuur 8 is te zien dat bepaalde routes binnen de Spaanse Polder vaker vertraging oplopen, vooral op hoofdwegen waar gemengd verkeer van vrachtwagens en auto's samenkomt. Fietzers en voetgangers maken deels gebruik van ventwegen of vrij liggende fietspaden langs de hoofdwegen, terwijl op andere wegen het langzaam verkeer gemengd met autoverkeer rijdt. Het gemengd gebruik in combinatie met een aanzienlijk aandeel vrachtverkeer vormt een veiligheidsrisico. Maatregelen zoals vrij liggende fietspaden, aparte kruispuntinrichting en snelheidsverlaging op routes met veel langzaam verkeer dragen bij aan de veiligheid en comfort van fietsers en voetgangers (Gemeente Schiedam, 2020).

Het rasterpatroon van het gebied garandeert een flexibele verkeersafwikkeling in meerdere richtingen, wat ook de bereikbaarheid bij calamiteiten bevordert. Tegelijkertijd biedt het ontwerp ruimte voor toekomstige OV-verbindingen en verbeterde fietsinfrastructuur, zonder dat het aantal rijbanen significant wordt verminderd (DZP, z.d.). Zie figuur 9 voor de huidige fietsinfrastructuur (rode lijnen).

Figuur 9

OV-netwerk en fietspaden Spaanse Polder

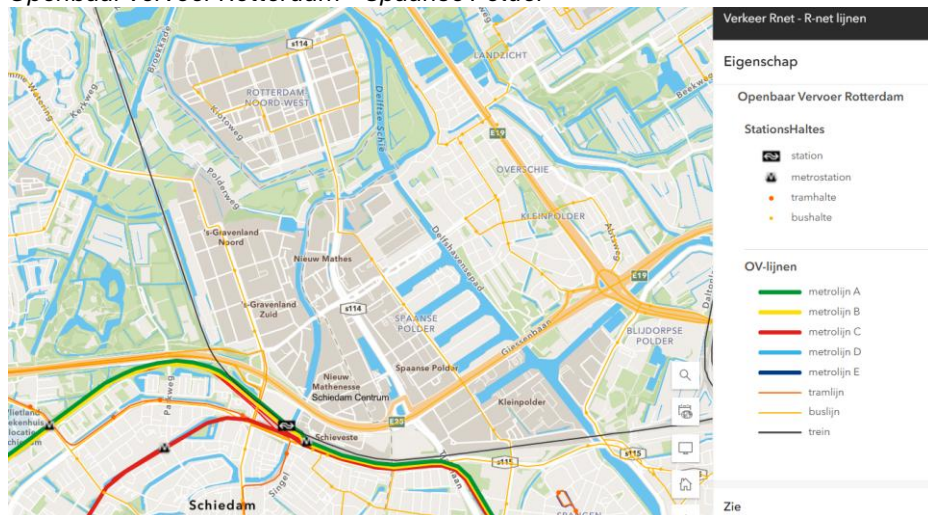


Opmerking. Afbeelding overgenomen, van https://www.schiedam.nl/ruimtelijkeplannen/NL.IMRO.0606.BP0037-0003/t_NL.IMRO.0606.BP0037-0003.html#_2.5_Verkeerskundigebeschrijving

Het Station Schiedam Centrum ligt voor een deel van de werknemers in de Spaanse Polder op loopafstand en biedt uitstekende regionale en stedelijke OV-verbindingen. Zoals te zien is in figuur 10, is er een mogelijkheid voor het gebruiken van een buslijn vanaf Marconiplein richting de Spaanse Polder. Op figuur 10 is te zien dat het station wordt bediend door stoptreinen, intercity's, drie metrolijnen (A, B, C), trams en diverse buslijnen. Door deze nabijheid kunnen werknemers een aanzienlijk deel van hun woon-werkverkeer met het openbaar vervoer afleggen. Het reizen met het OV is echter niet ideaal, twee bussen per uur, is niet genoeg. Er is daarom dan ook de wens om een extra OV-station toe te voegen (Bedrijvenraad Spaanse Polder, z.d.). De ontwikkeling van directe, veilige en comfortabele fietsroutes tussen het station en het bedrijventerrein is daarom een belangrijk aandachtspunt, zodat OV-reizigers eenvoudig het terrein kunnen bereiken (Gemeente Schiedam, 2020).

Figuur 10

Openbaar vervoer Rotterdam – Spaanse Polder



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://hr-igo.maps.arcgis.com/apps/mapviewer/index.html>

HOOFDSTUK 1.5 PARKEREN

Parkeren vormt een belangrijk vraagstuk binnen de Spaanse Polder. Het gebied is historisch ingericht als autogericht bedrijventerrein, maar de beschikbare parkeerruimte sluit onvoldoende aan op de daadwerkelijke vraag. Parkeren vindt deels plaats op eigen terrein en deels in de openbare ruimte, wat leidt tot een hoge parkeerdruk. Parkeren in de Spaanse Polder is op dit moment gratis, in de praktijk leidt dit tot een relatief hoge parkeerdruk, vooral op plekken waar bedrijven onvoldoende parkeercapaciteit op eigen kavel hebben of waar werknemers en bezoekers gebruik maken van openbare parkeerplaatsen.

Figuur 11

Fotocollage verkeerdruk



Uit de interviews en figuur 11 blijkt dat de parkeerdruk in sommige delen van het gebied zo hoog is dat de openbare ruimte ook fungeert als opslagruimte voor voertuigen. Zo geeft de heer Rijsdijk (persoonlijke communicatie, 8 april 2026) aan dat straten volledig vol staan met voertuigen, waaronder werkvoorraad van garagebedrijven en voertuigen van werknemers. Hierdoor ontstaat een situatie waarin de wegen dichtslibben en hun functie als ontsluitingsruimte verliezen. Dit leidt tot situaties waarin straten slecht begaanbaar zijn en bedrijven moeite hebben met laden en lossen. Dit is in strijd met het Aanwijzingsbesluit parkeerverboden bedrijventerreinen Spaanse Polder en Noordwest 2010. Dit besluit geeft aan dat de weg niet als werkplaats voor voertuigen mag worden gebruikt en het verboden is om 3 of meer voertuigen die hem toebehoren op de weg te plaatsen (Overheid.nl, 2025).

Daarnaast speelt de ligging nabij Spangen en Oud-Mathenesse een belangrijke rol. De heer Brakel (persoonlijke communicatie, 3 april 2026) gaf aan dat automobilisten uit deze omliggende woonwijken hun auto parkeren in de Spaanse Polder en vervolgens met hun elektrische step terug gaan naar hun woning. Deze parkeerdrukverplaatsing, ook wel “waterbedeffect” genoemd, zorgt ervoor dat schaarse ruimte wordt ingenomen door gebruikers die niet direct aan het gebied gebonden zijn (Gemeente Schiedam, z.d.).

Het gebrek aan regulering en handhaving versterkt dit probleem. Volgens meerdere geïnterviewden worden parkeerregels nauwelijks gecontroleerd, waardoor langdurig parkeren en fout parkeren niet worden tegengegaan. Hierdoor ontstaat een situatie waarin de openbare ruimte inefficiënt wordt gebruikt en de bereikbaarheid van bedrijven onder druk staat (F. Brakel, persoonlijke communicatie, 3 april 2026; M. Rijsdijk, persoonlijke communicatie, 8 april 2026).

Wijkagent Kammeraat (persoonlijke communicatie, 27 maart 2026) gaf aan dat er simpelweg onvoldoende capaciteit is om continu toezicht te houden op het gebied. Hierdoor kunnen voertuigen langdurig in de openbare ruimte blijven staan zonder dat hier consequent tegen wordt opgetreden. Dit geldt met name voor situaties waarin parkeren wel ongewenst is, maar niet strafbaar. De wijkagent gaf aan dat intensievere controle en meer personeel zouden bijdragen aan een hogere pakkans en daarmee aan beter naleefgedrag. Het gebrek aan structurele handhaving zorgt er in de praktijk voor dat bestaande regels minder effectief zijn en dat de parkeerdruk verder toeneemt (B. Kammeraat, persoonlijke communicatie, 27 maart 2026).

HOOFDSTUK 1.6 RUIMTELIJKE KWALITEIT EN OPENBARE RUIMTE

De ruimtelijke kwaliteit van de Spaanse Polder wordt in sterke mate bepaald door haar industriële en logistieke functie. De openbare ruimte is voornamelijk ingericht vanuit efficiëntie en gebruik, met brede wegen, verharding en bedrijfsperven als dominante elementen. Dit resulteert in een functionele, maar tegelijkertijd weinig uitnodigende omgeving.

Naast de algemene functionele inrichting van de Spaanse Polder speelt ook de feitelijke staat en het dagelijks gebruik van de openbare ruimte een grote rol in de ervaren ruimtelijke kwaliteit. Uit de interviews komt duidelijk naar voren dat de kwaliteit van de openbare ruimte op meerdere plekken onder druk staat door vervuiling, achterstallig onderhoud en ongewenst gebruik (F. Brakel, persoonlijke communicatie, 3 april 2026; M. Rijsdijk, persoonlijke communicatie, 8 april 2026; B. Kammeraat, persoonlijke communicatie, 27 maart 2026).

Een belangrijk en veelgenoemd probleem is de aanwezigheid van zwerfafval. Zowel de wijkagent als de ondernemers geven aan dat er regelmatig afval wordt achtergelaten in de openbare ruimte, variërend van lachgasflessen tot grofvuil en bedrijfsafval. Met name in de avond en in de nacht worden plekken gebruikt om afval te dumpen, omdat er weinig sociale controle is (F. Brakel, persoonlijke communicatie, 3 april 2026; B. Kammeraat, persoonlijke communicatie, 27 maart 2026). De wijkagent benoemt specifiek dat lachgasgebruik leidt tot een zichtbare en structurele vervuiling van het gebied (zie figuur 12), wat een negatieve invloed heeft op de uitstraling en het veiligheidsgevoel.

Figuur 12

Fotocollage zwerfafval lachgasgebruik



Daarnaast wordt ook regulier zwerfafval als probleem ervaren. De heer Rijsdijk (persoonlijke communicatie, 8 april 2026) benoemt dat afval van nabijgelegen voorzieningen, vooral van de McDonald's, regelmatig in de straten terecht komt en blijft liggen. Dit draagt bij aan een rommelig straatbeeld en versterkt het beeld van een gebied waar weinig toezicht en beheer is. In figuur 13 is duidelijk te zien dat er op meerdere plaatsen in de Spaanse Polder zwerfafval van onder andere de McDonald's te vinden is. Via de MeldR-app (MeldR, z.d.), kunnen ondernemers een melding maken over vuil op straat. In deze app kunnen onder andere problemen zoals, kapotte stoeptegels, zwerfafval, graffiti, beschadigde wegen, etc. gemeld worden (Gemeente Rotterdam, z.d.). Echter werd er uit de interviews snel duidelijk dat deze app niet goed werkt. De heer Brakel heeft een melding geplaatst over afval langs zijn pand, dit is 3 weken na het plaatsen van deze melding nog steeds niet opgeruimd, ondanks dat er in de app staat dat deze melding is afgehandeld (F. Brakel, persoonlijke communicatie, 3 april 2026).

Figuur 13

Fotocollage zwerfafval McDonald's



Onderzoek toont aan dat dit soort zichtbare vervuiling invloed heeft op hoe mensen een gebied ervaren. Volgens de Broken Windows Theory leidt een rommelige en slecht onderhouden omgeving tot meer normafwijkend gedrag, waardoor problemen zichzelf kunnen versterken. Deze theorie kreeg voorheen veel kritiek, omdat er weinig echte onderbouwing en bewijs voor was, maar de paper ‘The Spreading of Disorder’ laat zien dat de mate waarin normen en regels van toepassing zijn, sterk variëren per omgeving. Er komt een duidelijke boodschap uit het onderzoek naar voren: Ruim straten op, haal graffiti weg en zorg ervoor dat de omgeving laat zien dat deze normen en regels worden nageleefd (Bisschop, 2017).

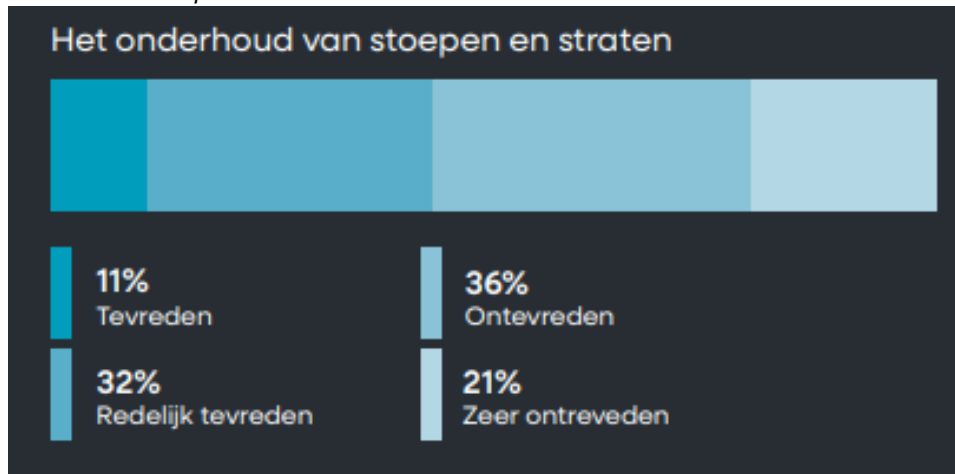
Naast vervuiling speelt ook de fysieke staat van de openbare ruimte een belangrijke rol. Uit het interview met de heer Rijsdijk (persoonlijke communicatie, 8 april 2026) blijkt dat met name stoepen en bestrating op sommige plekken in de Spaanse Polder in slechte staat verkeren. Zoals te zien is in figuur 14 verzakken trottoirs onder de fundering van de naastgelegen panden, waardoor tegels losliggen, wat leidt tot onveilige situaties voor voetgangers.

Figuur 14
Fotocollage verslechterde trottoirs



Deze fysieke gebreken hebben niet alleen gevolgen voor de veiligheid, maar ook voor de bruikbaarheid van de ruimte. Werknemers en bezoekers worden minder gestimuleerd om zich lopend door het gebied te verplaatsen, wat de afhankelijkheid van de auto verder vergroot. In tabel 1 is de mening van ondernemers in het gebied te zien op basis van het straat- en stoeponderhoud.

Tabel 1
Onderhoud stoepen en straten



Opmerking. Tabel overgenomen, van <https://despaansepolder.nl/app/uploads/2025/11/238-406-Veiligheidsmonitor-1.pdf>

Hoewel uit de interviews blijkt dat de huidige ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte in de Spaanse Polder op meerdere punten onder druk staat, wordt er tegelijkertijd actief nagedacht over verbetering van het gebied. Uit de recente ambitiekaart

voor de Spaanse Polder en Noord-West (2024) blijkt dat de gemeente Rotterdam en de Bedrijvenraad gezamenlijk inzetten op een toekomstbestendig en aantrekkelijk werklandschap, waarin onder andere vergroening, betere ruimtebenutting en een hogere ruimtelijke kwaliteit centraal staan. De openbare ruimte speelt hierin een belangrijke rol, zowel voor de uitstraling als voor het functioneren van het gebied. Deze plannen laten zien dat er niet alleen aandacht is voor de economische functie van het bedrijventerrein, maar ook voor de kwaliteit en beleving van de werkomgeving (Bedrijvenraad Spaanse Polder, 2024).

HOOFDSTUK 1.7 VEILIGHEID

Veiligheid is een complex onderwerp binnen de Spaanse Polder en omvat zowel sociale veiligheid als verkeersveiligheid (Bedrijvenraad Spaanse Polder, z.d.). Het gebied kent een specifieke dynamiek doordat het vrijwel uitsluitend uit bedrijvigheid bestaat en er is weinig sociale controle aanwezig buiten werktijden.

De sociale veiligheid in de Spaanse Polder staat met name buiten werktijden onder druk. Uit het interview met mevrouw Kammeraat (persoonlijke communicatie, 27 maart 2026) blijkt dat het gebied overdag relatief veilig functioneert door de aanwezigheid van bedrijven en werknemers, maar dat in de avond en nacht juist een gebrek aan sociale controle ontstaat. Dit maakt het gebied aantrekkelijk voor ongewenst gedrag, zoals rondhangen, lachgasgebruik en drugshandel.

Op verschillende plekken in het gebied komt structureel overlast voor, waarbij met name zijstraten en doodlopende wegen nabij het water kwetsbaar zijn. Hier wordt regelmatig afval achtergelaten, waaronder lachgasflessen, en vinden activiteiten plaats die het veiligheidsgevoel negatief beïnvloeden (B. Kammeraat, persoonlijke communicatie, 27 maart 2026). Ook ondernemers bevestigen dit beeld, zo geeft de heer Brakel (persoonlijke communicatie, 3 april 2026) aan dat er sprake is van dumping van afval, waaronder lachgasflessen en zelfs restanten van wietplantages, en dat het aanspreken van personen soms leidt tot bedreigende situaties.

Daarnaast blijkt uit het interview met de heer Rijsdijk (persoonlijke communicatie, 8 april 2026) dat ook criminaliteit zoals inbraak en diefstal voorkomt. Het bedrijf kreeg al direct na vestiging te maken met inbraak, waarbij gereedschap werd gestolen. Dit illustreert dat de fysieke toegankelijkheid van het gebied en gebrek aan toezicht bijdragen aan de kwetsbaarheid van bedrijven.

Deze praktijkervaringen worden bevestigd door de resultaten uit de Veiligheidsmonitor (2025) voor de Spaanse Polder en Noord-West. Hieruit blijkt dat ondernemers en gebruikers verschillende vormen van overlast en onveiligheid ervaren, waaronder vervuiling, verdachte situaties en een gebrek aan toezicht. De monitor laat zien dat veiligheid en leefbaarheid duidelijke aandachtspunten zijn binnen het gebied en dat er behoefte is aan gerichte maatregelen om deze te verbeteren.

Een belangrijk structureel probleem is het gebrek aan toezicht en handhaving, dit komt door onvoldoende capaciteit. Er is te weinig capaciteit om het gebied continu te controleren, waardoor de pakkans laag blijft en ongewenst gedrag moeilijk structureel kan worden aangepakt (B. Kammeraat, persoonlijke communicatie, 27 maart 2026). Ook ondernemers ervaren dit als een knelpunt en geven aan dat handhaving tekortschiet (M. Rijsdijk, persoonlijke communicatie, 8 april 2026). Dit is ook weer terug te zien in de Veiligheidsmonitor van de Spaanse Polder (zie tabel 2).

Tabel 2
Openbare orde en veiligheid

De zichtbaarheid van gemeentelijke handhavers in uw gebied

	Zeer tevreden	2%
	Tevreden	5%
	Redelijk tevreden	27%
	Ontevreden	52%
	Zeer ontevreden	14%

De zichtbaarheid van de politie in uw gebied

	Zeer tevreden	0%
	Tevreden	7%
	Redelijk tevreden	32%
	Ontevreden	43%
	Zeer ontevreden	18%

Het contact met de gemeentelijke handhavers

	Zeer tevreden	2%
	Tevreden	16%
	Redelijk tevreden	36%
	Ontevreden	33%
	Zeer ontevreden	13%

Opmerking. Tabel overgenomen, van <https://despaansepolder.nl/app/uploads/2025/11/238-406-Veiligheidsmonitor-1.pdf>

Naast sociale veiligheid vormt ook verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt binnen de Spaanse Polder. Het gebied wordt intensief gebruikt door verschillende verkeersstromen, waaronder vrachtverkeer, bestelwagens, auto’s, fietsers en voetgangers. Deze combinatie leidt tot complexe en soms onveilige situaties.

Uit het interview met de heer Brakel (persoonlijke communicatie, 3 april 2026) blijkt dat fietsers regelmatig betrokken zijn bij onveilige situaties en dat kruispunten vaak onoverzichtelijk zijn. Ook worden er meldingen gemaakt over te hard rijden binnen het gebied, wat de risico’s verder vergroot. De heer Rijsdijk (persoonlijke communicatie, 8 april 2026) bevestigt dit beeld en geeft aan dat er in het verleden veel sprake is geweest van straatraces en gevaarlijk gedrag.

Figuur 15

Fotocollage straa racen en drempels



In figuur 15 worden de restanten van het straatracen weergegeven, over de gehele weg zijn bandensporen te zien. In maart 2025 begonnen de eerste maatregelen, de afsluiting van de Giessenweg. Door de vele incidenten en overlastsituaties rondom de Giessenweg werd deze tijdelijk afgesloten in de avond. Illegale races, waarbij voertuigen met hoge snelheid door het gebied rijden en publiek aantrekken, hebben geleid tot risicovolle situaties en zelfs ongevallen (Waterweg Actueel, 2025). Mevrouw Kammeraat (persoonlijke communicatie, 27 maart 2026) duidt aan dat er op specifieke locaties al fysieke maatregelen zijn genomen om dit gedrag tegen te gaan. Zo zijn er onder andere verkeersdrempels geplaatst (zie figuur 14) die de weginrichting aanpassen, waardoor straatracen minder aantrekkelijk en moeilijker uitvoerbaar wordt.

Hoewel er op sommige plekken maatregelen zijn genomen, zoals verkeersdrempels en aanpassingen in de weginrichting, blijft verkeersveiligheid een aandachtspunt. Dit is kenmerkend voor bedrijventerreinen, waar de inrichting vaak primair gericht is op doorstroming en logistiek, en minder op veiligheid door langzaam verkeer (Kennisplatform CROW, 2013).

HOOFDSTUK 1.8 GROEN, KLIMAAT EN DUURZAAMHEID

De Spaanse Polder is van oorsprong ingericht als functioneel bedrijventerrein, waarbij de nadruk ligt op bereikbaarheid, logistiek en efficiënt ruimtegebruik. Dit heeft geleid tot een gebied met een relatief laag aandeel groen (figuur 16) en een hoge mate van verharding. De WHO (World Health Organization) adviseert een maximale afstand van 300 meter tot en met de dichtstbijzijnde openbare ruimte van minimaal 1 ha. Figuur 16 geeft weer welke gebouwen hieraan voldoen. Groen = voldaan, rood = niet voldaan (Greenlabel, 2025).

Figuur 16

Openbaar groen binnen 300 meter Spaanse Polder



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van NL Omgevingsscan – Spaanse Polder/Noordwest (2025)

Figuur 17

Groen op Industrierweg



Groenvoorzieningen zijn voornamelijk beperkt tot bermen, enkele bomen langs wegen (figuur 17) en reststroken, en spelen daarmee een ondergeschikte rol in de ruimtelijke structuur (figuur 18 en 19). Deze inrichting heeft directe gevolgen voor het functioneren van het gebied in relatie tot klimaatverandering.

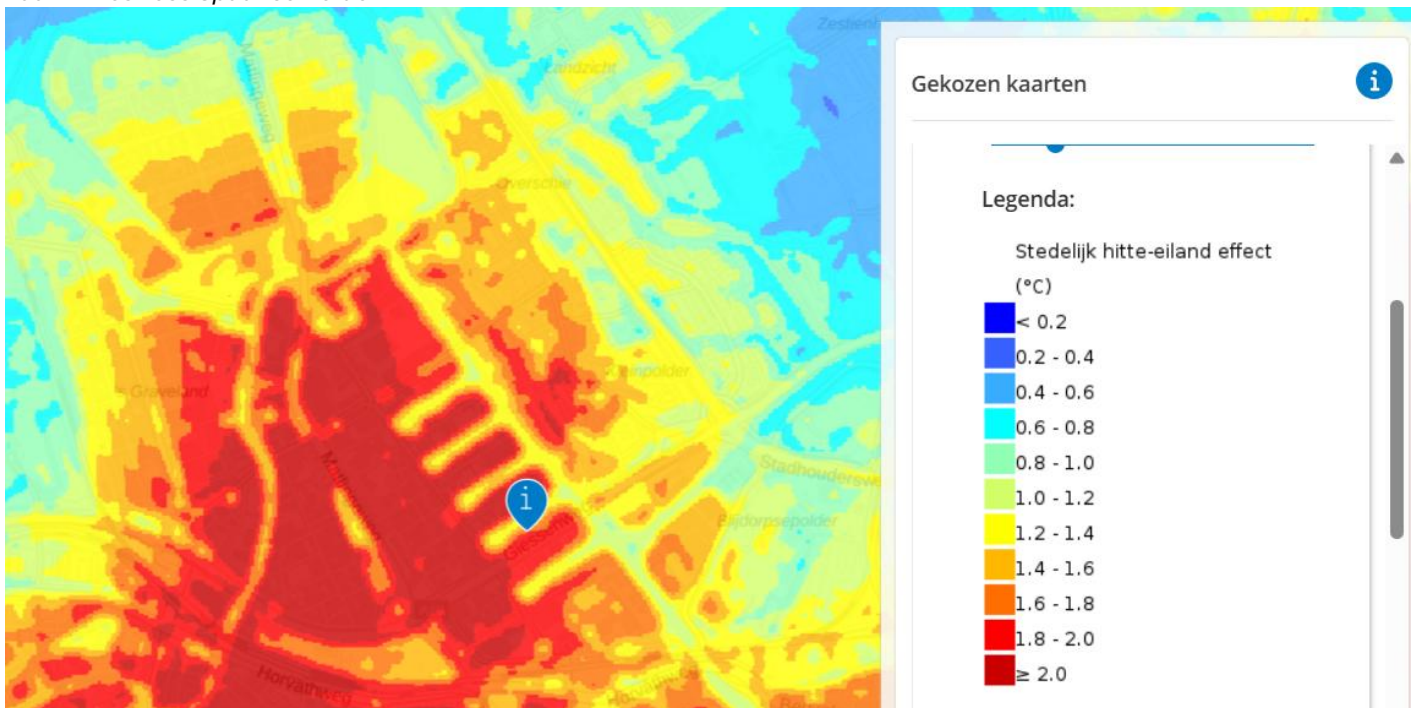
Figuur 18*Percentage bomen*

Opmerking. Afbeelding overgenomen, van Verdiepingslocaties Spaanse Polder en onderzoeksmateriaal (2025)

Figuur 19*Percentage groen binnen de openbare ruimte*

Opmerking. Afbeelding overgenomen, van Verdiepingslocaties Spaanse Polder en onderzoeksmateriaal (2025)

Door het grote aandeel verhard oppervlak is de Spaanse Polder gevoelig voor hittestress, zoals te zien is in figuur 20. Materialen zoals asfalt en beton nemen overdag warmte op en houden deze vast, waardoor de temperatuur in het gebied op warme dagen aanzienlijk kan oplopen (Rotterdams Weerwoord, z.d.). 's Nachts geven deze materialen langzaam warmte af, waardoor het gebied minder goed afkoelt. Dit wordt ook wel hitte-eilandeffect genoemd (Atlas Leefomgeving, 2020).

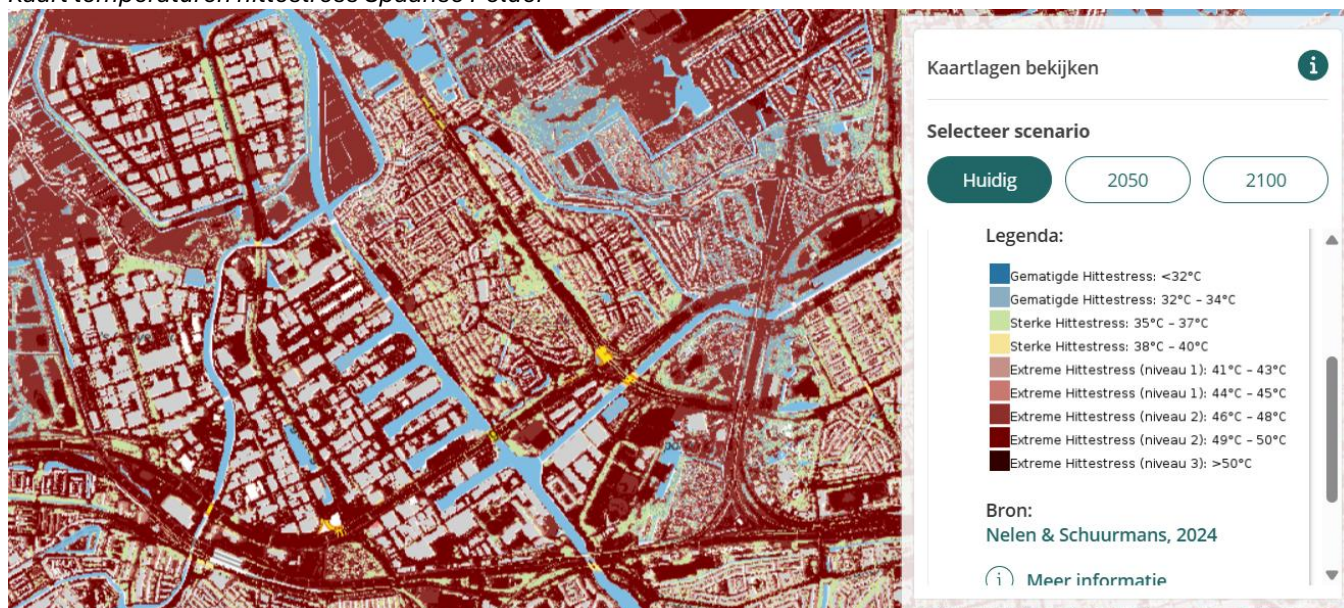
Figuur 20*Kaart hittestress Spaanse Polder*

Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>

Dit leidt tot een minder aangenaam werkklimaat en kan negatieve effecten hebben op de gezondheid en productiviteit van werknemers. Uit Klimaatatlassen, zoals de Klimaat-effectatlas, (2022) blijkt dat bedrijventerreinen zoals de Spaanse Polder vaak tot de warmere gebieden binnen stedelijke regio's behoren. Op figuur 21 is te zien dat op een warme zomerdag de temperaturen in de Spaanse Polder kunnen oplopen tot aan 50 °C (Klimaat-effectatlas, 2022).

Figuur 21

Kaart temperaturen hittestress Spaanse Polder



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.klimaat-effectatlas.nl/nl/kaartviewer>

Naast hittestress speelt ook wateroverlast een rol. Door de beperkte aanwezigheid van onverharde oppervlakten kan regenwater minder goed infiltreren in de bodem. Bij hevige neerslag wordt het water snel afgevoerd richting het riool, wat bij piekbelasting kan leiden tot tijdelijke wateroverlast op straat. Dit probleem komt vaker voor op oudere bedrijventerreinen waar bij de oorspronkelijke inrichting weinig rekening is gehouden met klimaatadaptatie. In figuur 22 en 23 is de waterdiepte per x aantal mm neerslag per 2 uur te zien. De blauwe kleuren geven de waterdiepte aan die ontstaat als gevolg van extreme neerslag.

Figuur 22

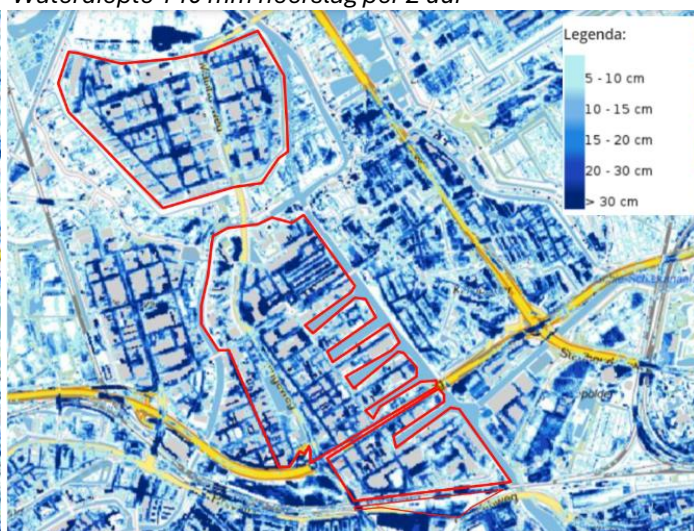
Waterdiepte 70 mm neerslag per 2 uur



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van Verdiepingslocaties Spaanse Polder en Onderzoeksmateriaal (2025)

Figuur 23

Waterdiepte 140 mm neerslag per 2 uur



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van Verdiepingslocaties Spaanse Polder en onderzoeksmateriaal (2025)

De combinatie van weinig groen, veel verharding en intensief ruimtegebruik maakt dat de Spaanse Polder vanuit klimaatperspectief als kwetsbaar kan worden beschouwd. Tegelijkertijd biedt dit juist kansen: door relatief gerichte ingrepen kan al snel winst worden behaald op het gebied van klimaatbestendigheid en ruimtelijke kwaliteit.

Op dit moment wordt er binnen de Spaanse Polder wel degelijk nagedacht over duurzaamheid en verbetering van het gebied. Uit de ambitiekaart voor de Spaanse Polder en Noord-West (2024) blijkt dat partijen zoals de gemeente Rotterdam en de Bedrijvenraad inzetten op een toekomstbestendig bedrijventerrein. Hierbij wordt onder andere aandacht besteed aan vergroening, efficiënter ruimtegebruik en het creëren van een aantrekkelijkere werkomgeving. Duurzaamheid wordt in deze visie niet alleen benaderd vanuit milieuaspecten, maar ook als onderdeel van een bredere kwaliteitsverbetering van het milieugebied (Bedrijvenraad Spaanse Polder, 2024).

HOOFDSTUK 1.9 CONCLUSIE

Op basis van de Gebiedsanalyse kan worden geconcludeerd dat de Spaanse Polder een economisch zeer sterk, maar ruimtelijk en functioneel onder druk staand bedrijventerrein is. De kracht van het gebied ligt duidelijk in de strategische ligging, de uitstekende bereikbaarheid via weg en water en de aanwezigheid van veel grote en diverse bedrijven. Dit maakt het gebied aantrekkelijk voor logistieke en industriële functies en bevestigt de belangrijke rol van de Spaanse Polder binnen de regionale economie.

Tegelijkertijd laat de analyse zien dat deze functionele inrichting gepaard gaat met duidelijke knelpunten. De openbare ruimte is sterk verhard en primair ingericht op efficiënt gebruik, waardoor ruimtelijke kwaliteit, verblijfskwaliteit en uitstraling ondergeschikt zijn gebleven. Dit uit zich onder andere in een gebrek aan groen, verzakkingen in de infrastructuur en een rommelig straatbeeld door zwerfafval en ongewenst gebruik van de ruimte.

Een van de meest urgente problemen binnen het gebied is de parkeersituatie. De combinatie van gratis parkeren, onvoldoende capaciteit op eigen terrein en beperkte handhaving leidt tot een zeer hoge parkeerdruk. Openbare ruimte wordt structureel gebruikt voor langdurig parkeren en zelfs als opslag van voertuigen, wat de bereikbaarheid en functionaliteit van het gebied negatief beïnvloedt.

Ook op het gebied van veiligheid zijn duidelijke aandachtspunten zichtbaar. De sociale veiligheid staat met name in de avond en nacht onder druk door een gebrek aan toezicht, waardoor overlast, illegale activiteiten en vervuiling kunnen ontstaan. Daarnaast vormt verkeersveiligheid een belangrijk knelpunt door de combinatie van intensief vrachtverkeer, onoverzichtelijke situaties en hardrijdend verkeer. De genomen maatregelen, zoals drempels en afsluitingen, laten zien dat ingrijpen noodzakelijk is, maar dat structurele oplossingen nog ontbreken.

Op het gebied van klimaat en duurzaamheid blijkt dat de Spaanse Polder kwetsbaar is voor hittestress en wateroverlast, voornamelijk door de hoge mate van verharding en het beperkte aandeel groen. Tegelijkertijd biedt juist deze situatie kansen voor verbetering, omdat relatief gerichte ingrepen zoals vergroening en klimaatadaptieve maatregelen een groot effect kunnen hebben.

Ondanks de genoemde knelpunten is het belangrijk om te benadrukken dat er al stappen worden gezet richting verbetering. Uit beleidsstukken en de ambitiekaart blijkt dat zowel de gemeente als de Bedrijvenraad actief werken aan een toekomstvisie waarin ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en beter gebruik van de openbare ruimte centraal staan.

Samenvattend kan worden gesteld dat de Spaanse Polder zich bevindt in een overgangsfase: van een traditioneel, functioneel bedrijventerrein naar een toekomstbestendig werkgebied waarin naast economie ook kwaliteit, veiligheid en duurzaamheid een grotere rol gaan spelen. De aangekaarte knelpunten vormen daarbij tegelijkertijd de grootste kansen voor herontwikkeling en verbetering van het gebied.

BIJLAGE 7: HOOFDSTUK 2: LAGENBENADERING

De kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven vormt een specifiek onderdeel binnen de Spaanse Polder en vraagt, ter verdieping op de gebiedsanalyse, om een nadere beschouwing op perceelniveau. Waar in de voorgaande analyse de focus lag op het functioneren van het gebied als geheel, wordt in dit hoofdstuk ingezoomd op de ruimtelijke opbouw en kenmerken van de kavel zelf.

Hiervoor wordt de lagenbenadering toegepast, een analysemethode die onderscheid maakt tussen de ondergrondlaag, de netwerklaag en de occupatielaag. Door deze lagen afzonderlijk en in samenhang te onderzoeken, ontstaat inzicht in de structuren en processen die bepalend zijn voor het huidige gebruik en de inrichting van de kavel.

Deze verdieping maakt niet alleen zichtbaar hoe de kavel functioneert, maar ook waarom deze zich op deze manier heeft ontwikkeld. De uitkomsten van de lagenbenadering bieden daarmee een gerichte onderbouwing voor het identificeren van knelpunten en kansen op kavelniveau en vormen een belangrijke basis voor de verdere uitwerking van het ontwikkelvoorstel.

HOOFDSTUK 2.1 ONDERGRONDLAAG

Ondergrondlaag: fundering, eterne veiligheid, grondwaterpeil, hitte,

De ondergrondlaag richt zich op de fysieke en natuurlijke basis van de kavel aan de Giessenweg, direct grenzend aan de Bornissehaven. Op dit schaalniveau zijn met name de bodemkwaliteit, de relatie met het watersysteem en klimaatadaptieve eigenschappen bepalend voor ontwikkelmogelijkheden.

HOOFDSTUK 2.1.1 BODEMKWALITEIT

Uit de bodemkwaliteitskaart van het Bodemloket in figuur 24 blijkt dat voor de kavel sprake is van gebiedsspecifiek beleid met betrekking tot PFAS. Dit betekent dat bij grondverzet en herontwikkeling rekening gehouden moet worden met aanvullende regelgeving en mogelijke beperkingen. Hoewel deze kaart geen directe uitspraak doet over de aanwezigheid van bodemverontreiniging, geeft het wel aan dat de bodemkwaliteit aandacht vraagt bij toekomstige ingrepen (Bodemloket, 2026).

Figuur 24

bodemkwaliteitskaart



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.bodemloket.nl/kaart#88751,437792,89155,438140>

De Spaanse Polder kent historisch gezien een sterk industrieel karakter, waarbij gedurende tientallen jaren sprake is geweest van intensief ruimtegebruik door logistieke, industriële en opslagfuncties. Binnen dergelijke gebieden komen vaker bodemverontreinigingen voor als gevolg van morsingen, opslag van gevaarlijke stoffen en voormalige bedrijfsactiviteiten (Omgevingsdienst Groene Metropool, z.d.). Hierdoor is het aannemelijk dat ook in de directe omgeving van de kavel verontreinigingen aanwezig kunnen zijn.

Daarnaast ligt de locatie binnen een haven- en industriegebied waar in het verleden ophogingen hebben plaatsgevonden met aangevoerd materiaal. In Rotterdamse havengebieden bestaat hierdoor vaker kans op verontreinigingen met zware metalen, minerale olie en PAK's (polycyclische aromatische koolwaterstoffen). Bij toekomstige herontwikkeling is het

daarom noodzakelijk om aanvullend bodemonderzoek uit te voeren conform de NEN 5740-richtlijnen, zodat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem kan worden vastgesteld (NEN, 2024).

De bodemkwaliteit vormt daarmee geen directe belemmering voor ontwikkeling, maar vraagt wel om aandacht in de voorbereiding en uitvoering van eventuele bouw- en graafwerkzaamheden.

HOOFDSTUK 2.1.2 BODEMVERONTREINIGING

Voor de specifieke onderzoekskavel aan de Giessenweg/Bornissehaven is geen concrete openbare informatie gevonden die onderbouwt dat op exact dit perceel sprake is van een geregistreerde ernstige bodemverontreiniging of een saneringslocatie. Op basis van de beschikbare gegevens kan daarom niet worden vastgesteld dat de bodem op deze specifieke locatie daadwerkelijk verontreinigd is.

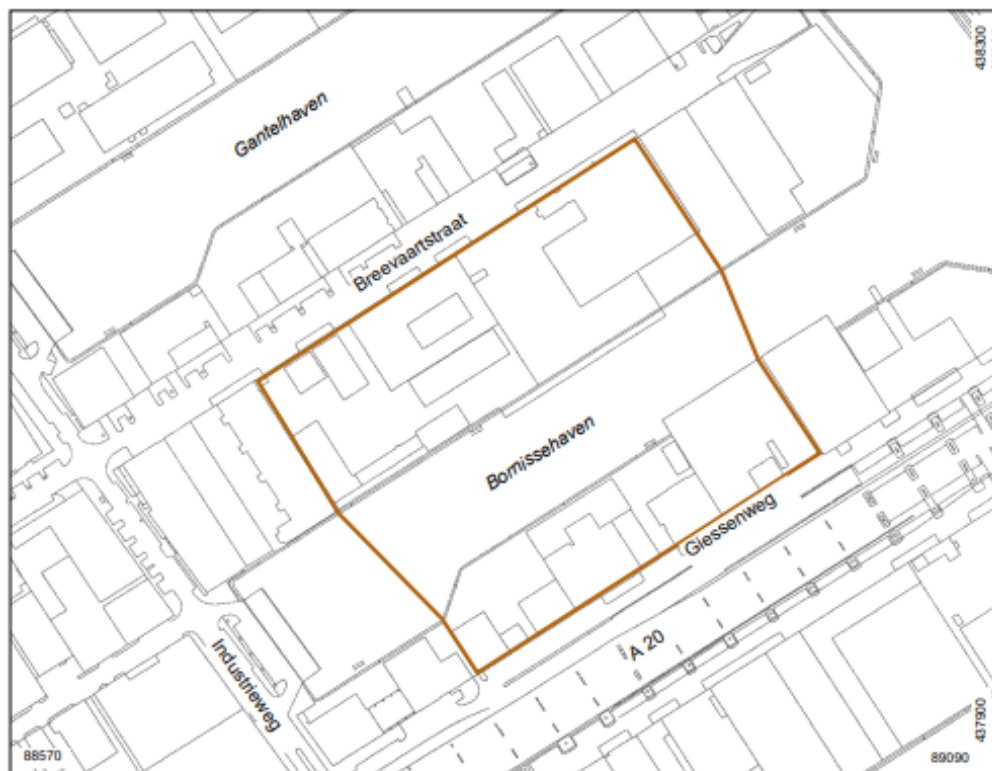
Wel blijft voorzichtigheid noodzakelijk, aangezien de kavel onderdeel uitmaakt van een historisch industrieel gebied waar diffuse bodemverontreinigingen vaker voorkomen. Daarnaast betekent het ontbreken van geregistreerde informatie niet automatisch dat de bodem volledig schoon is. Bij toekomstige herontwikkeling zal daarom alsnog verkennend bodemonderzoek uitgevoerd moeten worden conform de NEN 5740-richtlijnen, zodat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en het grondwater daadwerkelijk kan worden vastgesteld (NEN, 2024).

HOOFDSTUK 2.1.3 ARCHEOLOGIE

De onderzoekslocatie ligt in een gebied met een beperkte, maar aanwezige archeologische verwachtingswaarde. In de nabijheid van de kavel bevindt zich de historische locatie van Kasteel ter Spangen, een middeleeuws kasteel dat onderdeel vormde van de vroegere ontginning en bewoning van het gebied rondom Rotterdam-West. In figuur 25 is de ligging van het kasteel duidelijk weergegeven. Een deel van het pand is weggebaggerd voor de aanleg van de Bornissehaven (Rotterdam in kaart, z.d.).

Figuur 25

Kaart Kasteel Ter Spangen



Schaal 1:4000

Opmerking. Afbeelding overgenomen, van https://eodk.blob.core.windows.net/live-r2/9693/kasteel_ter_spange.pdf

Door de grootschalige industriële ontwikkeling van de Spaanse Polder is een groot deel van de oorspronkelijke bodemstructuur in de loop der tijd verstoord door ophogingen, infrastructuur en bedrijfsbebouwing. Hierdoor is de kans op intacte archeologische resten binnen de directe kavel kleiner geworden. Toch kan bij diepere graafwerkzaamheden archeologisch onderzoek noodzakelijk zijn, afhankelijk van de uiteindelijke ontwikkelplannen en graafdiepte.

Vanuit de archeologische beleidskaart van Rotterdam, te zien in figuur 26, kan worden afgeleid dat bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden moet worden met eventuele archeologische waarden. Indien toekomstige

Figuur 26

Waarde: 2. Zeer hoge archeologische verwachting.

Waarde : 2. Zeer hoge archeologische verwachting.

Toelichting : [Toelichting II Waarden- en Beleidskaart.pdf](#)

HOOFDSTUK 2.1.4 KABELS EN LEIDINGEN

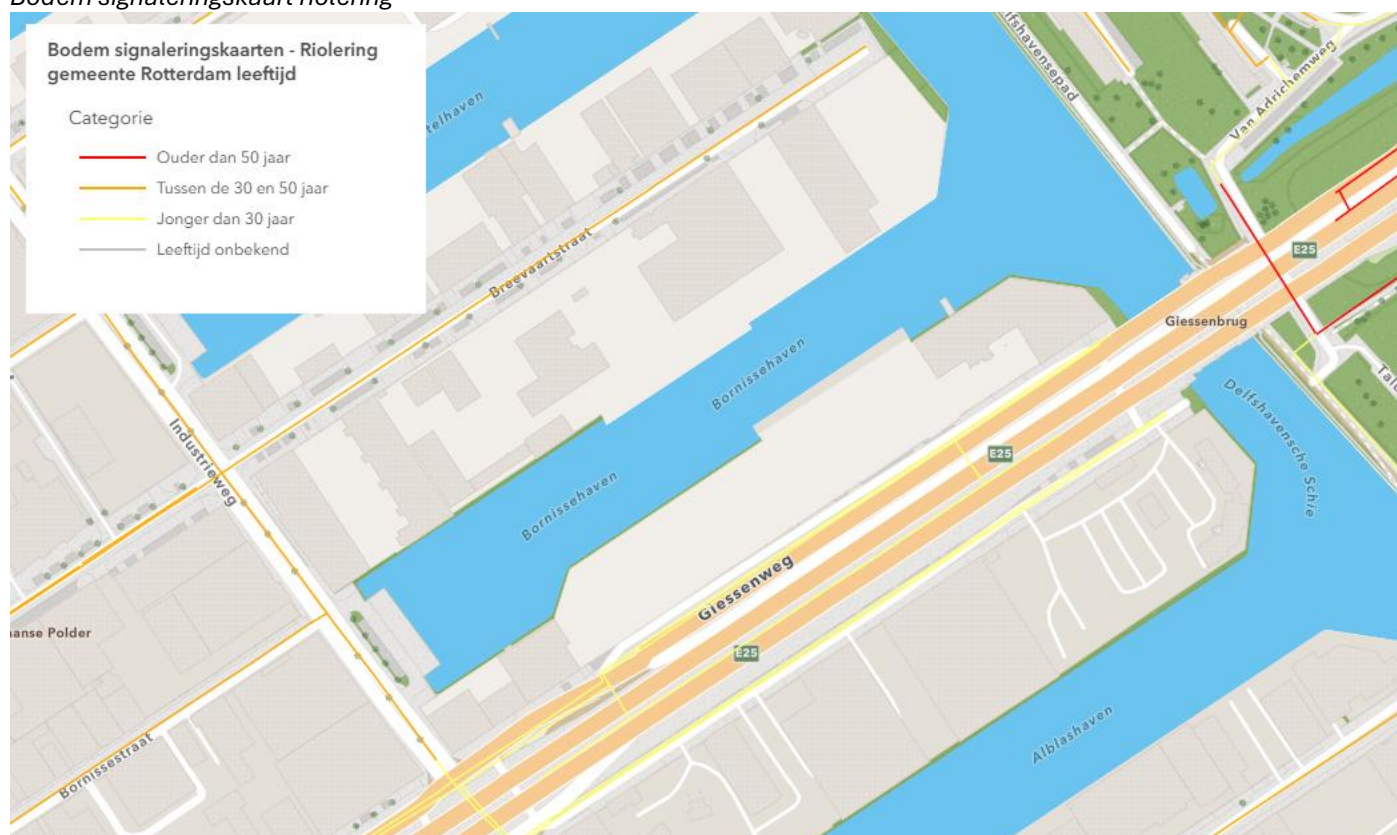
Figuur 27

The map displays the Stedin electricity network in Rotterdam, with various voltage levels highlighted in different colors: green for low voltage, orange for medium voltage, and red for high voltage. The map includes labels for major roads (e.g., Nieuwe Maas, A16, A20), water bodies (e.g., Grottehaven, Grottehaven, Grottehaven), and industrial areas (e.g., Spanse Polder, Kleinpolder). The map is overlaid with a grid of green lines representing the electricity network. The map is titled 'Stedin Electriciteitsnetwerk' and 'Stedin Laagspanningsverbindingen 28-05-2024'. The map is titled 'Stedin Electriciteitsnetwerk' and 'Stedin Laagspanningsverbindingen 28-05-2024'. The map is titled 'Stedin Electriciteitsnetwerk' and 'Stedin Laagspanningsverbindingen 28-05-2024'.

40

middenspannings- en hoogspanningsverbindingen langs de hoofdstructuren (zoals de E25-corridor en de Giessenweg) duidt op een robuuste energie-infrastructuur in het gebied. Deze infrastructuur is essentieel voor de energievoorziening van het omliggende bedrijventerrein, maar zorgt tegelijkertijd voor ruimtelijke beperkingen, omdat rondom hoofdleidingen vaak beschermingszones gelden waar niet zonder meer gebouwd of diep gegraven mag worden (Stedin, z.d.).

Daarnaast toont figuur 28 “Bodem signaleringskaarten Riolering (leeftijd gemeente Rotterdam)” dat de rioleringsstructuur in en rondom de Bornissehaven en Giessenweg grotendeels bestaat uit leidingen van verschillende ouderdomscategorieën. Een aanzienlijk deel van de leidingen in de directe omgeving valt in de categorie “jonger dan 30 jaar” en “tussen 30 en 50 jaar”. Dit wijst op een relatief gemiddeld tot verouderd rioolstelsel, wat kenmerkend is voor industriële gebieden en er op wijst dat deze waarschijnlijk binnen 10 jaar vervangen zal moeten worden (Overheid.nl, 2024).



Verouderde riolering kan in de praktijk leiden tot verhoogde kans op onderhoudsbehoefte, capaciteitsproblemen bij piekbuien en mogelijke vervangingsopgaven in de toekomst. Tegelijkertijd is er sprake van een fijnmazig netwerk dat aansluit op de grootschalige verharding en bedrijfsfuncties in het gebied, waardoor het gebied functioneel goed is aangesloten op de stedelijke waterafvoerstructuur (Vereniging afval bedrijven, z.d.).

De onderzoekslocatie is momenteel grotendeels onbebouwd, waardoor geen bestaande funderingsconstructies aanwezig zijn waarmee direct rekening gehouden moet worden. Wel bevindt de kavel zich binnen een gebied dat historisch is opgehoogd ten behoeve van haven- en industriële ontwikkelingen. Hierdoor bestaat de ondergrond grotendeels uit ophooglagen bovenop slappe veen- en kleilagen, wat kenmerkend is voor de Rotterdamse deltaomgeving (Historians, 2019).

Figuur 29

Funderingskaart



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://rotterdam.maps.arcgis.com/apps/instant/sidebar/index.html?appid=c91a1275e1e64f5cbc50cdf0308a42fc>

De aanwezigheid van water nabij de Bornissehaven kan daarnaast invloed hebben op de stabiliteit van de bodem en de funderingswijze. Eventuele toekomstige bebouwing zal daarom afgestemd moeten worden op zowel de draagkracht van de bodem als de invloed van grondwater en zettingsgevoelige lagen.

HOOFDSTUK 2.1.6 DRAAGKRACHT/ZETTINGSVERMOGEN VAN DE BODEM

Voor de specifieke onderzoekslocatie aan de Giessenweg/Bornissehaven zijn geen openbare sonderingsgegevens of geotechnische onderzoeken gevonden waarmee de exacte draagkracht van de bodem kan worden vastgesteld. Wel kan er op de Indicatieve Bodemkwaliteitskaart Rotterdam worden afgelezen dat de Giessenweg in 2004 gesaneerd is (gemeente Rotterdam, z.d.).

De bodem in de Rotterdamse delta bestaat grotendeels uit slappe klei- en veenlagen met een relatief lage draagkracht en een hoge zettingsgevoeligheid (gemeente Rotterdam, z.d.). Dit is kenmerkend voor voormalige polder- en havengebieden die in de loop der tijd zijn opgehoogd ten behoeve van stedelijke en industriële ontwikkeling. Ook de Spaanse Polder is historisch opgehoogd om het gebied geschikt te maken voor zware bedrijfs- en infrastructuurfuncties (Rotterdam in kaart, z.d.).

Door de aanwezigheid van samendrukbare bodemlagen bestaat in dergelijke gebieden risico op zettingen wanneer zware belasting wordt toegevoegd, bijvoorbeeld door bedrijfsbebouwing, opslag of intensief vrachtverkeer. Om verzakkingen en schade aan infrastructuur te voorkomen, worden binnen Rotterdamse bedrijventerreinen doorgaans diepe funderingstechnieken toegepast, zoals paalfunderingen naar draagkrachtige zandlagen.

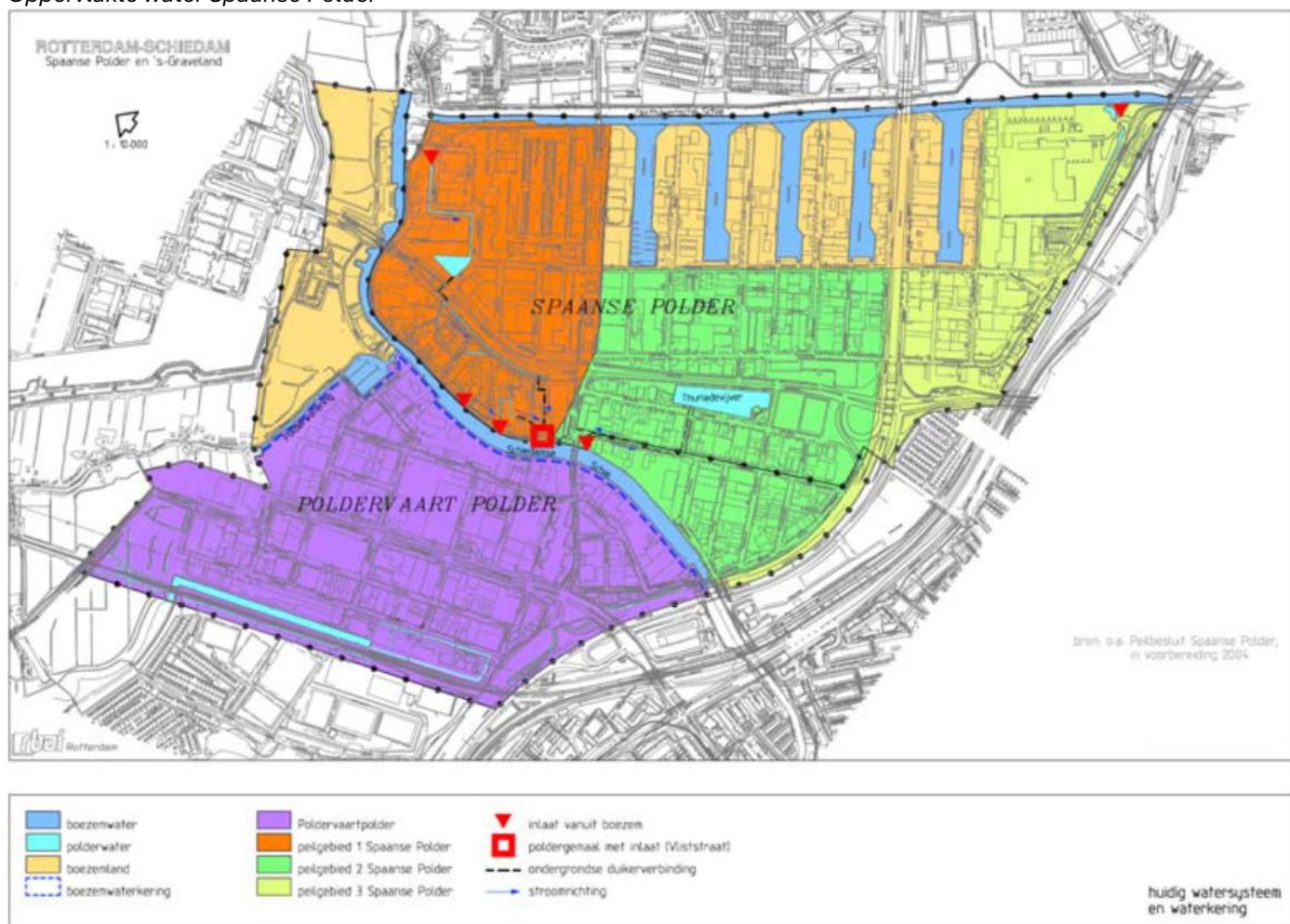
Daarnaast kan de combinatie van hoge grondwaterstanden en slappe bodemlagen invloed hebben op de stabiliteit van verhardingen en constructies. Bij toekomstige ontwikkeling van de kavel zal daarom aanvullend geotechnisch onderzoek noodzakelijk zijn om de exacte draagkracht, zettingsgevoeligheid en funderingsmogelijkheden vast te stellen. De draagkracht van de bodem vormt daarmee geen directe belemmering voor ontwikkeling, maar vraagt wel om technische aandacht in de verdere planvorming en uitvoering van bouwactiviteiten (IPLO, z.d.).

HOOFDSTUK 2.1.7 GRONDWATERPEIL

Door de ligging in de Rotterdamse delta en de directe nabijheid van de Bornissehaven kent de onderzoekslocatie een relatief hoge grondwaterstand. De kavel maakt onderdeel uit van het watersysteem van de Spaanse Polder, dat wordt omsloten door de Schiedamse Schie aan de noord- en westzijde en de Delfshavense Schie aan de oostzijde. Figuur 30 toont dat de Bornissehaven direct in verbinding staat met dit boezemwatersysteem.

Figuur 30

Oppervlakte water Spaanse Polder



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.0599.BP1024SpnsePolder-oh01/t_NL.IMRO.0599.BP1024SpnsePolder-oh01_5.3.html

Uit figuur 30 blijkt dat het gebied rondom de insteekhavens, waaronder de Bornissehaven, onderdeel is van het zogenoemde boezemland. Dit betekent dat het gebied vrij afwatert op het omliggende boezemwater en daardoor sterk verbonden is met het regionale watersysteem. Het streefpeil van de boezem bedraagt circa NAP -0,43 meter. Hierdoor bevindt het grondwaterpeil zich relatief dicht onder het maaiveld (gemeente Rotterdam, z.d.).

De hoge grondwaterstand heeft belangrijke gevolgen voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen op de kavel. Bij funderingswerkzaamheden, diepe ontgravingen of de aanleg van ondergrondse infrastructuur moet rekening worden gehouden met bemaling en waterdruk vanuit de omliggende havenstructuren. Daarnaast kan langdurige belasting op de bodem in combinatie met hoge grondwaterstanden invloed hebben op zettingen en de stabiliteit van verhardingen en funderingen (Maes, 2026).

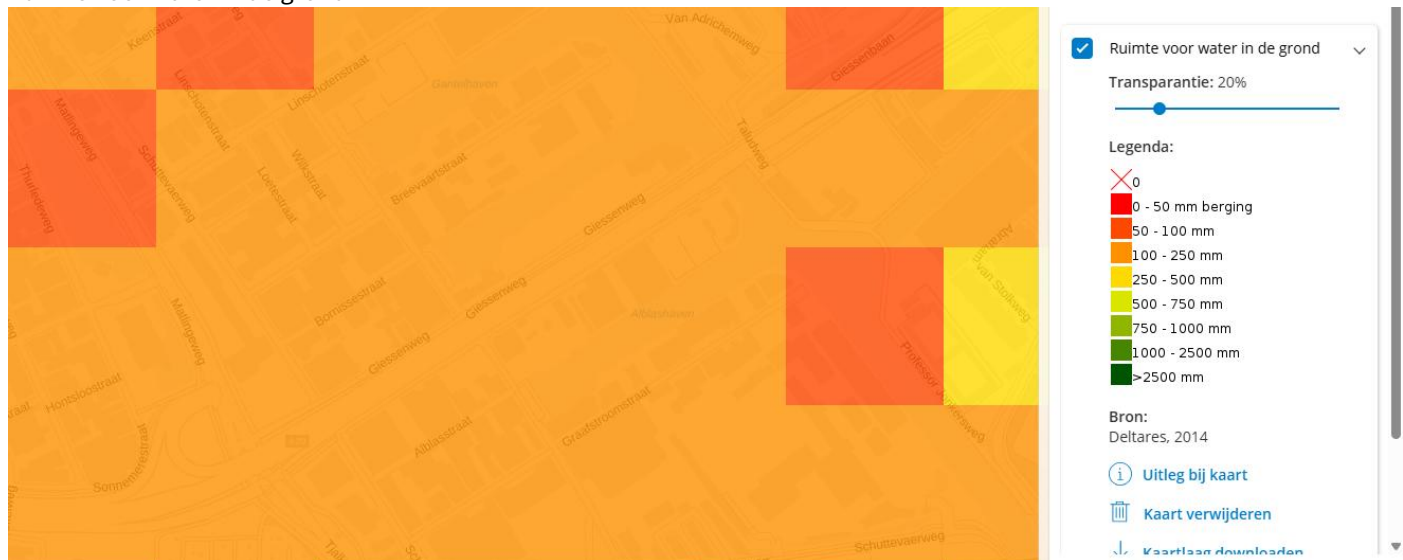
Tegelijkertijd biedt de directe relatie met het watersysteem ook kansen voor klimaatadaptatie en waterbeheer. De aanwezigheid van open water rondom de kavel maakt het mogelijk om regenwater tijdelijk te bergen en watergebonden functies te versterken. Binnen de Spaanse Polder speelt water bovendien niet alleen een functionele rol voor afwatering, maar ook voor scheepvaart en logistiek.

HOOFDSTUK 2.1.8 WATERHUISHOUDING/WATERBERGING

De onderzoekslocatie ligt direct aan de Bornissehaven en maakt daarmee onderdeel uit van het grotere watersysteem van de Rotterdamse havengebieden. Water speelt binnen dit gebied een belangrijke rol voor zowel de afvoer van hemelwater als de bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van het terrein.

Figuur 31

Ruimte voor water in de grond



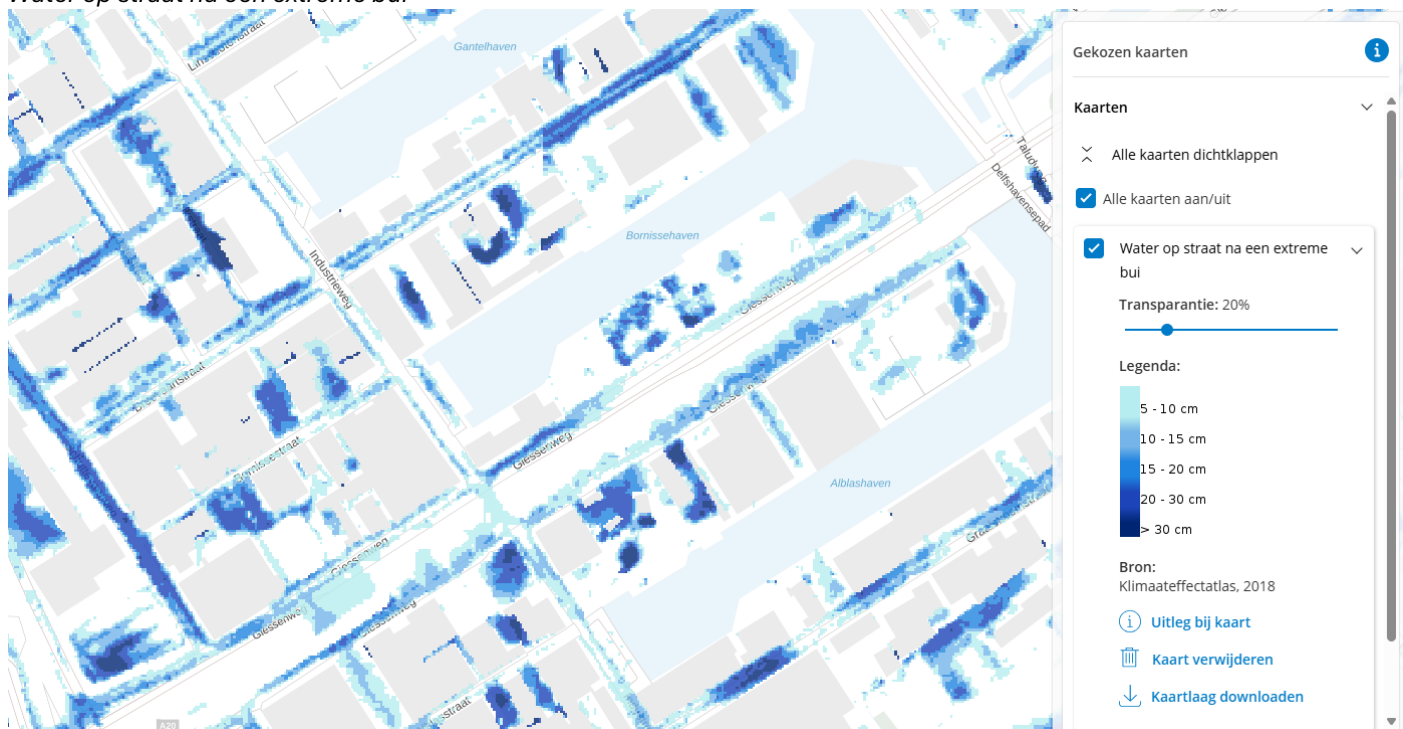
Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>

Uit de kaart in figuur 31 “Ruimte voor water in de grond” blijkt dat de onderzoekslocatie grotendeels valt binnen de categorie van circa 100 tot 250 mm potentiële waterberging in de bodem. Dit betekent dat de ondergrond in beperkte mate ruimte biedt voor tijdelijke opslag van regenwater. In delen van de directe omgeving is deze capaciteit nog beperkter, wat samenhangt met de hoge mate van verharding en het industriële karakter van het gebied (Atlas Leefomgeving, 2014).

Daarnaast laat de kaart in figuur 32 “Water op straat na een extreme bui” zien dat in en rondom de Giessenweg en Bornissehaven meerdere locaties gevoelig zijn voor waterophoping bij hevige neerslag. Met name langs infrastructuur, bedrijfskavels en lager gelegen delen ontstaan zones waar water tijdelijk kan blijven staan. Op sommige plekken kan de waterdiepte oplopen tot meer dan 20 à 30 centimeter. Dit wijst erop dat het bestaande watersysteem tijdens extreme neerslag piekbelasting ervaart.

Figuur 32

Water op straat na een extreme bui



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>

De Spaanse Polder bestaat grotendeels uit verhard oppervlak, zoals asfalt, opslagterreinen en bedrijfsbebouwing. Hierdoor is infiltratie van regenwater beperkt en wordt hemelwater voornamelijk versneld afgevoerd via het riool- en oppervlaktewatersysteem. Bij hevige neerslag kan dit leiden tot tijdelijke wateroverlast op wegen en bedrijventerreinen. De directe ligging aan open water biedt echter ook kansen voor klimaatadaptieve inrichting. De Bornissehaven en omliggende waterstructuren kunnen functioneren als buffer binnen het watersysteem. Daarnaast bieden maatregelen zoals waterbergende verharding, groene zones, infiltratievoorzieningen en extra open water mogelijkheden om de piekbelasting op het riool te verminderen en wateroverlast te beperken.

Voor toekomstige ontwikkelingen op de kavel vormt klimaatadaptatie daarom een belangrijke randvoorwaarde. Door de toenemende kans op extreme neerslag als gevolg van klimaatverandering wordt het steeds belangrijker om waterberging en een klimaatbestendige inrichting mee te nemen in de planvorming.

HOOFDSTUK 2.1.9 OVERSTROMINGSRISICO

Ondanks de nabijheid van primaire waterkeringen blijft overstromingsrisico een belangrijk aandachtspunt vanwege de directe ligging aan de Bornissehaven en de nabijheid van de Schiedamse en Delfshavense Schie (Atlas Leefomgeving, 2025). Door klimaatverandering nemen de risico's op hogere waterstanden, hevige neerslag en extreme weersomstandigheden in de toekomst verder toe.

Figuur 33

Kans op een overstroming vanuit zee, meer of rivier



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>

Uit de kaart in figuur 33 blijkt dat het grootste deel van de onderzoekslocatie en de directe omgeving binnen een zone ligt met een relatief kleine overstromingskans. Het gebied rondom de Giessenweg en Bornissehaven valt grotendeels binnen de categorie “extreem kleine kans”, wat neerkomt op een kans van ongeveer kleiner dan 1 op 30.000 per jaar.

In enkele omliggende zones komen daarnaast gebieden voor met een “zeer kleine kans” op overstroming, terwijl ook zones zichtbaar zijn met een iets verhoogd risico. Dit laat zien dat de waterveiligheid in het gebied sterk afhankelijk is van de werking van het regionale waterkeringen- en boezemsysteem (Atlas Leefomgeving, 2025).

Hoewel de kans op een daadwerkelijke overstroming relatief beperkt is, omdat in werkelijkheid de dijken niet allemaal gelijktijdig breken, kunnen de gevolgen binnen een sterk verstedelijkt en industrieel gebied groot zijn (Atlas Leefomgeving, 2025). Door de hoge mate van verharding, de aanwezigheid van bedrijfsactiviteiten en de lage ligging van het maaiveld kan water zich bij een calamiteit snel verspreiden en schade veroorzaken aan infrastructuur, gebouwen en bedrijfsprocessen.

Daarnaast is niet alleen overstroming vanuit rivier of zee relevant, maar ook wateroverlast door extreme neerslag. Eerdere kaarten binnen de ondergrondlaag tonen aan dat delen van de Giessenweg gevoelig zijn voor waterophoping tijdens piekbuien. Hierdoor ontstaat een combinatie van risico's vanuit zowel het regionale watersysteem als hevige regenval.

Voor toekomstige ontwikkelingen betekent dit dat klimaatadaptatie en waterveiligheid belangrijke randvoorwaarden vormen. Bij nieuwe bebouwing moet rekening worden gehouden met voldoende waterberging, een klimaatbestendige inrichting en mogelijk verhoogde bouwpeilen. Ook kan gedacht worden aan maatregelen zoals waterdoorlatende verharding, extra buffering van hemelwater en het beperken van kwetsbare functies op maaiveldniveau.

HOOFDSTUK 2.2 NETWERKLAAG

De netwerklaag richt zich op de infrastructuur en mobiliteitsstructuren rondom de onderzoekslocatie aan de Giessenweg/Bornissehaven. Binnen de lagenbenadering vormt deze laag de verbinding tussen de ondergrond en het daadwerkelijke gebruik van de locatie. Hierbij wordt gekeken naar de bereikbaarheid, verkeersstructuren en mobiliteitsvoorzieningen die invloed hebben op het functioneren van de kavel.

Aangezien in hoofdstuk 1.4 al uitgebreid is ingegaan op de algemene verkeersstructuur en bereikbaarheid van de Spaanse Polder, richt deze netwerklaag zich voornamelijk op de directe relatie tussen de kavel en het omliggende netwerk.

HOOFDSTUK 2.2.1 WEGEN EN BEREIKBAARHEID

De onderzoekslocatie aan de Giessenweg/Bornissehaven ligt centraal binnen de Spaanse Polder en beschikt over een goede ontsluiting via de Giessenweg, Vlaardingweg en Matlingeweg. Deze wegen vormen belangrijke interne structuren binnen het bedrijventerrein en zorgen voor aansluiting op de regionale infrastructuur, waaronder de A20 en A13 (zie figuur 34).

Figuur 34

Wegenkaart



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.openstreetmap.org/#map=14/51.92953/4.43551&layers=V>

De bereikbaarheid van de locatie is sterk gericht op gemotoriseerd verkeer en logistieke stromen. Dit sluit aan bij het functionele karakter van de Spaanse Polder als industrie- en bedrijventerrein. De directe omgeving is ingericht op vrachtverkeer, bedrijfsverkeer en logistieke activiteiten, waardoor de openbare ruimte grotendeels utilitair is vormgegeven (Bedrijvenraad Spaanse Polder, z.d.).

De algemene verkeersstructuur, regionale ontsluiting en positie binnen het Rotterdamse hoofdwegennet zijn reeds uitgebreid behandeld in hoofdstuk 1.4 Verkeer en Bereikbaarheid.

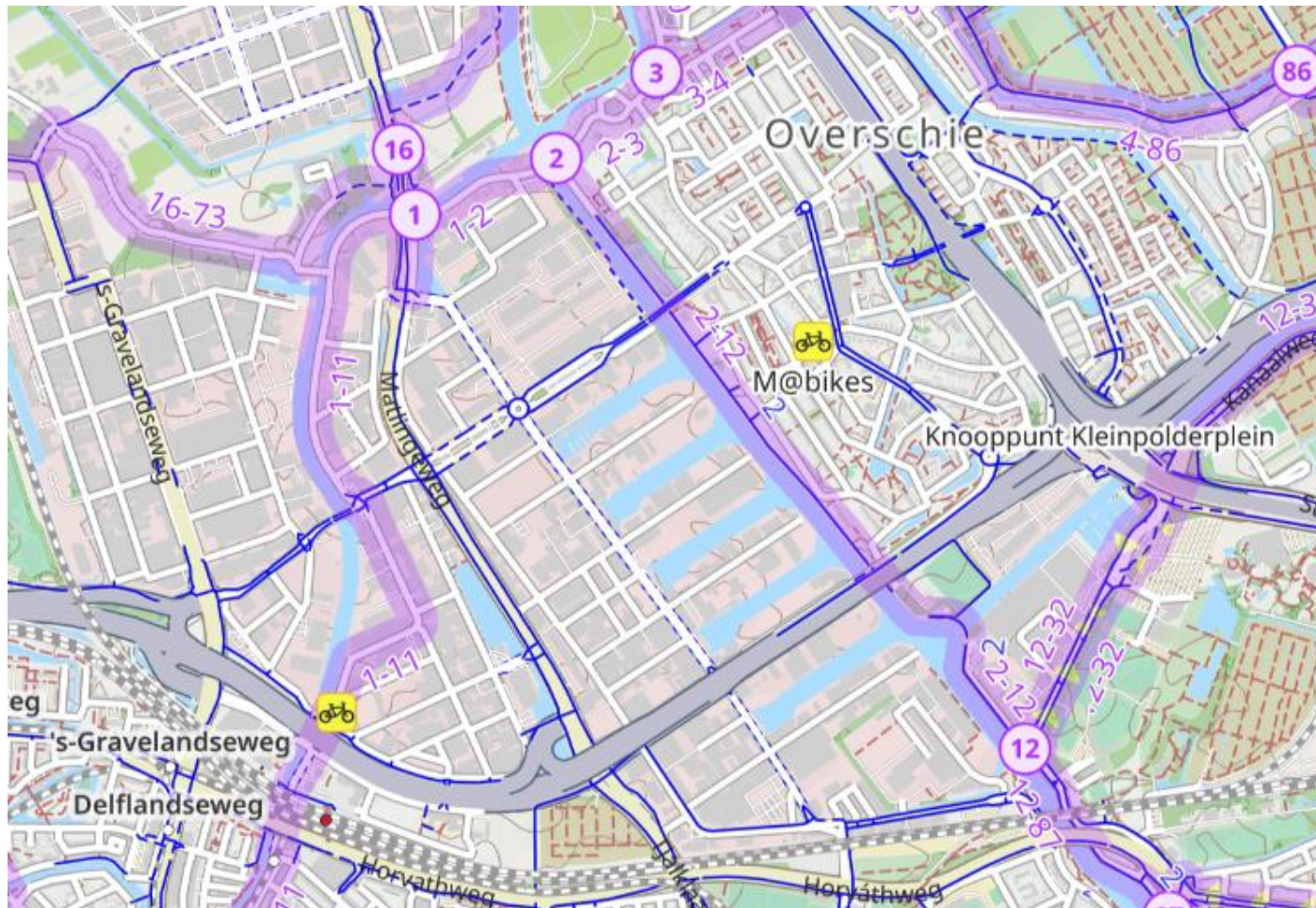
HOOFDSTUK 2.2.2 WANDEL- EN FIETSRoutes

Zoals te zien is in figuur 35 zijn er rondom de onderzoekslocatie verschillende functionele fietsverbindingen aanwezig. Langs de Giessenweg en omliggende hoofdwegen bevinden zich fietspaden die aansluiten op regionale fietsroutes richting

Rotterdam en Schiedam (OpenStreetMap, z.d.). De infrastructuur voor langzaam verkeer is binnen de Spaanse Polder echter voornamelijk ingericht vanuit functionaliteit en niet vanuit verblijfskwaliteit of verkeersveiligheid.

Uit het veldonderzoek blijkt dat de kwaliteit van de openbare ruimte voor voetgangers op meerdere plekken beperkt is. Verschillende stoepen verkeren in matige staat door verzakkingen, scheurvorming en achterstallig onderhoud. Daarnaast wordt de openbare ruimte sterk gedomineerd door vrachtverkeer, bedrijfsverkeer en grootschalige verharding, waardoor de omgeving weinig aantrekkelijk is voor voetgangers.

Figuur 35
Fietsroutes



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.openstreetmap.org/#map=14/51.92720/4.41791&layers=C>

Ook de verkeersveiligheid voor fietsers vormt een aandachtspunt. Fietsroutes lopen op meerdere locaties direct langs drukke vrachtverkeerroutes, waardoor conflictsituaties kunnen ontstaan tussen langzaam verkeer en zwaar transport. Door de beperkte fysieke scheiding tussen fietspaden en rijbanen wordt de verkeersveiligheid op sommige delen van het bedrijventerrein als onvoldoende ervaren. Vooral tijdens drukke logistieke momenten leidt dit tot onoverzichtelijke verkeerssituaties.

De langzaam verkeersstructuur binnen de Spaanse Polder is daardoor vooral functioneel ingericht voor woon-werkverkeer en minder gericht op comfort, verblijfskwaliteit en veiligheid. Binnen toekomstige gebiedsontwikkelingen liggen kansen om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren door meer aandacht te besteden aan veilige fietsverbindingen, kwalitatieve looproutes en vergroening van het straatprofiel.

HOOFDSTUK 2.2.3 OPENBAAR VERVOER

De onderzoekslocatie beschikt over een redelijke bereikbaarheid met het openbaar vervoer. In de omgeving bevinden zich verschillende busverbindingen van de RET en op relatief korte afstand liggen metrostation Marconiplein en station Schiedam Centrum (NS, 2026). De dichtstbijzijnde opstapplaats is bushalte Bornissestraat, op 3 minuten loopafstand van de kavel. Hierdoor is de locatie regionaal bereikbaar met metro, trein, tram en bus (RET, 2026).

De bereikbaarheid met openbaar vervoer is echter minder sterk ontwikkeld dan de automobiliteit binnen het gebied. Dit past bij het industriële karakter van de Spaanse Polder, waar de infrastructuur historisch voornamelijk is ingericht op autoverkeer, logistieke stromen en bedrijvigheid.

De aanwezigheid van openbaar vervoer en de algemene bereikbaarheid van de Spaanse Polder zijn reeds uitgebreider behandeld in hoofdstuk 1.4 Verkeer en bereikbaarheid.

HOOFDSTUK 2.2.4 PARKEREN

Parkeren vormt een belangrijk onderdeel van het functioneren van de Spaanse Polder. Door de aanwezigheid van bedrijven, logistieke functies en bezoekersstromen bestaat een groot deel van de openbare ruimte uit parkeervoorzieningen en laad- en losmogelijkheden.

Binnen de Spaanse Polder geldt op veel locaties nog gratis parkeren. Dit maakt het gebied aantrekkelijk voor autogebruik en zorgt ervoor dat werknemers en bezoekers relatief eenvoudig met de auto naar het bedrijventerrein kunnen reizen. Tegelijkertijd stimuleert dit het autobezit en het intensieve gebruik van de openbare ruimte voor parkeren, waardoor de afhankelijkheid van gemotoriseerd verkeer groot blijft.

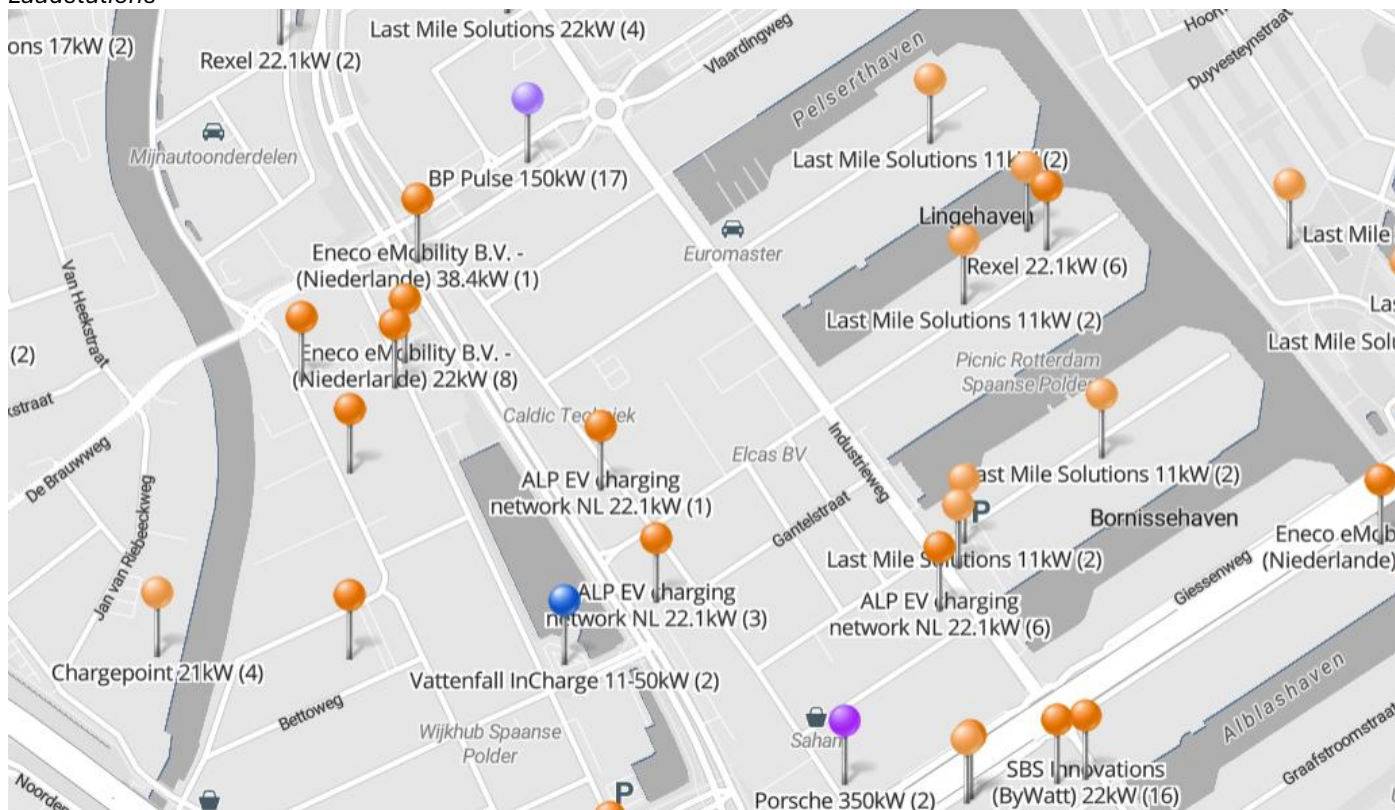
Uit het veldonderzoek blijkt dat parkeren binnen het gebied grotendeels functioneel is ingericht en dat de openbare ruimte sterk wordt gedomineerd door geparkeerde voertuigen en logistieke activiteiten. Hierdoor is de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte beperkt en ontstaat op sommige locaties een rommelig straatbeeld. De parkeersituatie en parkeerdruk binnen de Spaanse Polder zijn reeds uitgebreider behandeld in hoofdstuk 1.5 Parkeren.

HOOFDSTUK 2.2.5 LAADINFRASTRUCTUUR

De energietransitie en de groei van elektrisch vervoer zorgen ervoor dat laadinfrastructuur een steeds belangrijkere rol speelt binnen Rotterdam. De gemeente Rotterdam stimuleert elektrisch rijden als onderdeel van de duurzaamheids- en mobiliteitsdoelstellingen, waarbij de uitstoot van schadelijke stoffen en CO₂ moet worden verminderd (gemeente Rotterdam, z.d.).

Ook binnen de Spaanse Polder neemt het belang van laadvoorzieningen toe, dit is te zien in figuur 36. Dit hangt samen met de aanwezigheid van veel zakelijke voertuigen, logistieke functies en bedrijfswagens binnen het gebied. Elektrificatie speelt niet alleen een rol bij personenauto's, maar ook steeds meer binnen stedelijke distributie, bedrijfswagens en vrachtvervoer (ChargeFinder, 2026). Hierdoor ontstaat een groeiende behoefte aan openbare en private laadvoorzieningen op bedrijventerreinen.

Figuur 36
Laadstations



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://chargefinder.com/nl/laadpaal-rotterdam-bp-pulse-spaanse-polder/29we2y>

De huidige ruimtelijke inrichting van de Spaanse Polder biedt wel kansen voor uitbreiding van laadinfrastructuur. Door de aanwezigheid van grote bedrijfskavels, parkeerterreinen en logistieke functies kunnen relatief eenvoudig laadvoorzieningen worden geïntegreerd binnen bestaande parkeervoorzieningen (ChargeFinder, 2026). Daarnaast biedt de verduurzaming van bedrijventerreinen kansen voor slimme energiesystemen, zoals gedeelde laadvoorzieningen en koppelingen met duurzame energieopwekking.

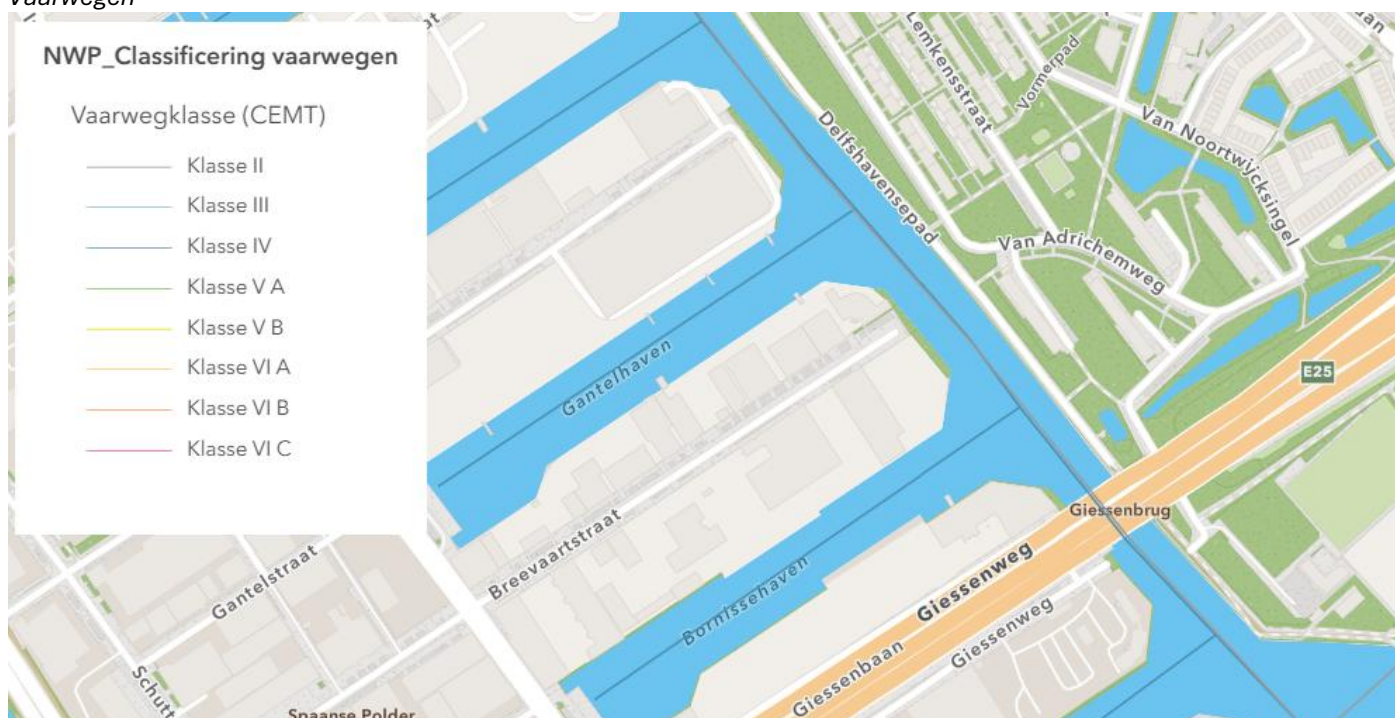
In de toekomst zal de rol van laadinfrastructuur waarschijnlijk verder toenemen door strengere duurzaamheidseisen, de invoering van emissievrije stadslogistiek en de verdere elektrificatie van mobiliteit. Hierdoor wordt laadinfrastructuur een steeds belangrijkere randvoorwaarde voor het functioneren en de toekomstbestendigheid van bedrijventerreinen zoals de Spaanse Polder (Agenda Laadinfrastructuur, 2019).

HOOFDSTUK 2.2.6 VAARROUTES

De onderzoekslocatie beschikt over een directe ligging aan de Bornissehaven en staat via de aanwezige waterstructuren in verbinding met de Schie en het bredere Rotterdamse havennetwerk. Historisch gezien speelde het water een belangrijke rol in de ontwikkeling van de Spaanse Polder als industrie- en bedrijventerrein. De ligging aan vaarwater maakte het gebied aantrekkelijk voor overslag, industrie en logistieke activiteiten.

Figuur 37

Vaarwegen



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.arcgis.com/apps/mapviewer/index.html>

Afbeelding 37 toont de aanwezigheid van watergebonden infrastructuur. Hoewel transport over water momenteel een beperktere rol speelt dan wegtransport, biedt de ligging aan de haven kansen voor duurzame logistieke ontwikkelingen en multimodaal transport (Port of Rotterdam, z.d.). Binnen verschillende beleidsvisies wordt benadrukt dat vervoer over water in de toekomst een grotere rol kan spelen bij het verduurzamen van stedelijke logistiek en het verminderen van verkeersdruk op de weg.

Voor de onderzoekslocatie betekent de ligging aan het water dat er mogelijkheden ontstaan voor watergebonden functies, logistieke toepassingen en eventuele kadeontwikkeling. Vooral binnen de Rotterdamse ambitie om transportstromen duurzamer en efficiënter te organiseren, kan vervoer over water bijdragen aan een vermindering van vrachtverkeer op de omliggende wegen.

Daarnaast hebben de aanwezige waterstructuren ook betekenis voor klimaatadaptatie en ruimtelijke kwaliteit. Het water draagt bij aan waterberging, afvoer van overtollig regenwater en verkoeling binnen sterk verharde stedelijke gebieden, zie hoofdstuk 2.1.8. In combinatie met vergroening en klimaatadaptatieve maatregelen kan het water daardoor een belangrijk onderdeel vormen van toekomstige gebiedsontwikkelingen binnen de Spaanse Polder.

HOOFDSTUK 2.3 OCCUPATIELAAG

De occupatielaag beschrijft de huidige invulling en het gebruik van de kavel en de directe omgeving. Hierbij wordt gekeken naar onderwerpen zoals bebouwing, functies en het gebruik van de buitenruimte. Deze laag maakt inzichtelijk hoe de ruimte daadwerkelijk wordt benut en welke knelpunten en kansen hieruit voortkomen.

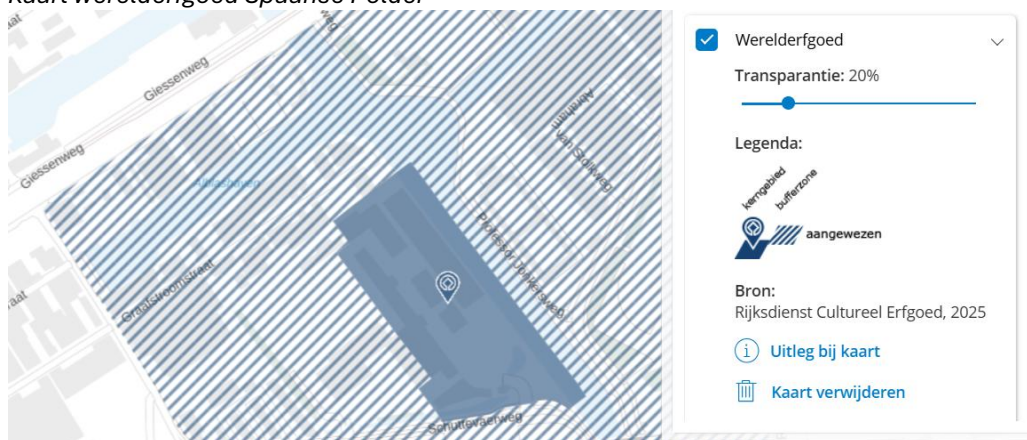
HOOFDSTUK 2.3.1 HISTORISCHE WAARDE

De kavel aan de Giessenweg kent geen specifieke historische of cultuurhistorische waarde. De Spaanse Polder is in de tweede helft van de 20e eeuw ontwikkeld als grootschalig bedrijventerrein, waarbij de nadruk lag op functionaliteit en economische benutting van de ruimte. Volgens onderzoek van Crimson Architectural Historians (2019) bezit veel van de oorspronkelijke bebouwing in de Spaanse Polder een hoge architectonische en cultuurhistorische waarde, die behouden zou moeten worden.

De afwezigheid van historische waarde betekent dat er vanuit cultuurhistorisch perspectief weinig beperkingen zijn voor ontwikkeling van de kavel. Echter ligt er in directe nabijheid wel werelderfgoed, de Van Nellefabriek (Unesco, z.d.). Tot vlak naast de kavel ligt er een aangewezen bufferzone (zie figuur 38), waar strenge regels gelden om de zichtlijnen te waarborgen (Rotterdamraad, 2026). Dit heeft echter geen directe juridische invloed op de kavel zelf (Atlas Leefomgeving, 2025).

Figuur 38

Kaart werelderfgoed Spaanse Polder



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>

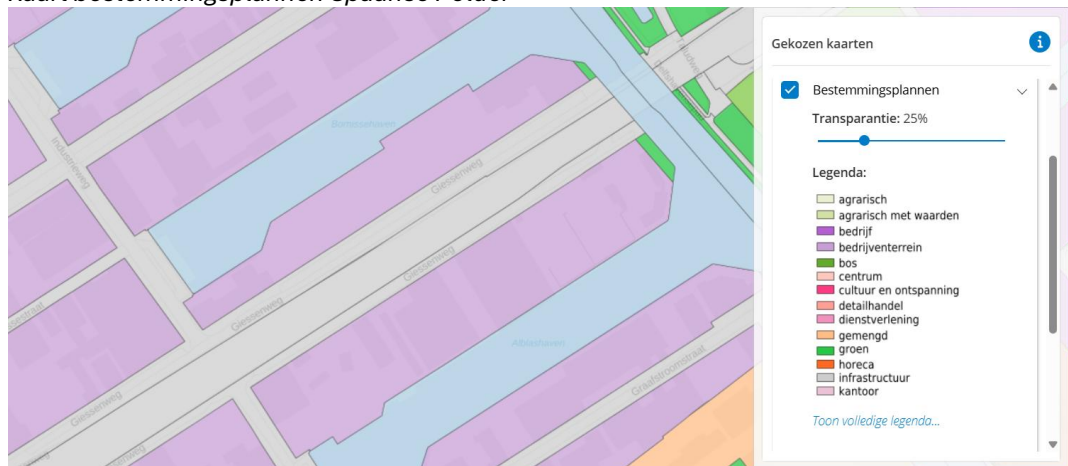
HOOFDSTUK 2.3.2 TYPE BEBOUWING

Zoals bekend is van de Spaanse Polder, wordt de directe omgeving van de kavel wordt gekenmerkt door grootschalige bedrijfsbebouwing, bestaande uit loodsen, bedrijfshallen en opslagruimten. Deze bebouwing is functioneel van aard en gericht op logistieke en industriële activiteiten. Figuur 39 toont het bestemmingsplan, waarin duidelijk naar voren komt dat de type bebouwing rondom de kavel wordt gekenmerkt als “bedrijventerrein” (Atlas Leefomgeving, 2023).

De omgeving van de kavel bestaat voornamelijk uit utiliteitsbouw met een lagere architectonische kwaliteit en een hoge mate van verharding rondom de gebouwen. De kavel zelf wijkt hiervan af doordat deze onbebouwd is.

Figuur 39

Kaart bestemmingsplannen Spaanse Polder



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>

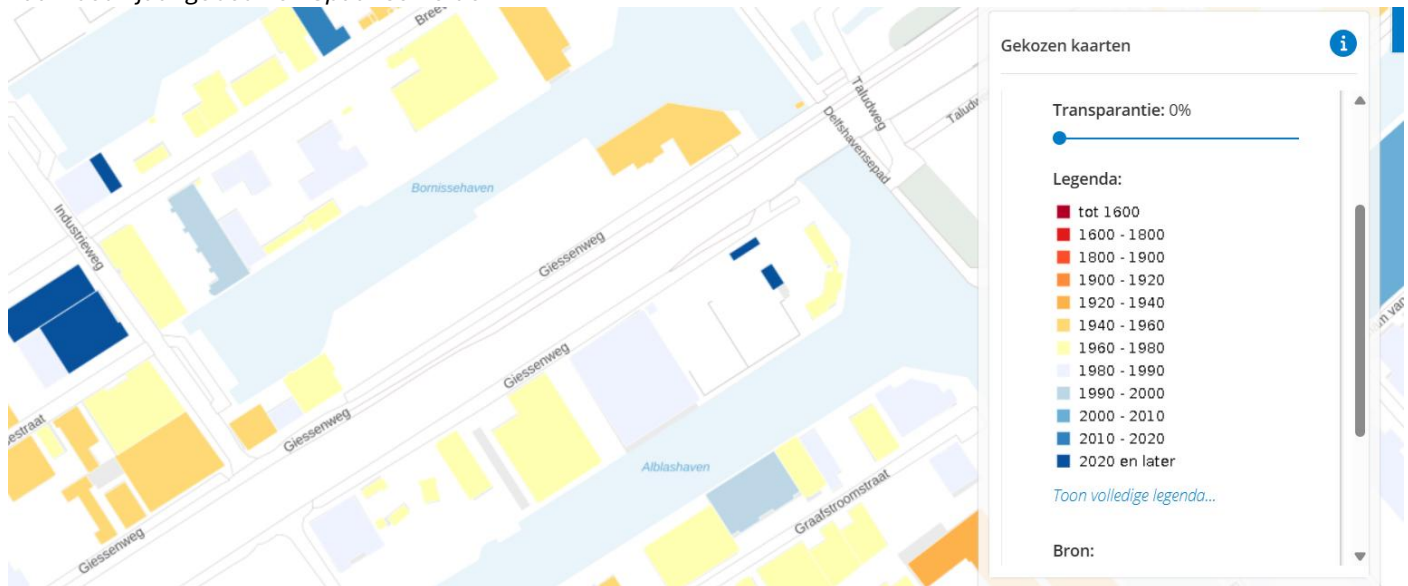
HOOFDSTUK 2.3.3 BOUWJAAR PANDEN

De omliggende bebouwing is grotendeels gerealiseerd in de periode tussen circa 1940 en 1980 (zie figuur 40), met enkele latere toevoegingen. Dit sluit aan bij de ontwikkelfase van de Spaanse Polder als bedrijventerrein (Bedrijvenraad Spaanse Polder, 2024).

Op basis van de gegevens vanuit het Kadaster kan worden gesteld dat het merendeel van de panden verouderd is en mogelijk niet meer voldoet aan hedendaagse eisen op het gebied van duurzaamheid en efficiënt ruimtegebruik (Kadaster, z.d.). Dit duidt op een verouderde vastgoedstructuur, wat kansen biedt voor (her)ontwikkeling en optimalisatie van het ruimtegebruik in het gebied.

Figuur 40

Kaart bouwjaar gebouwen Spaanse Polder



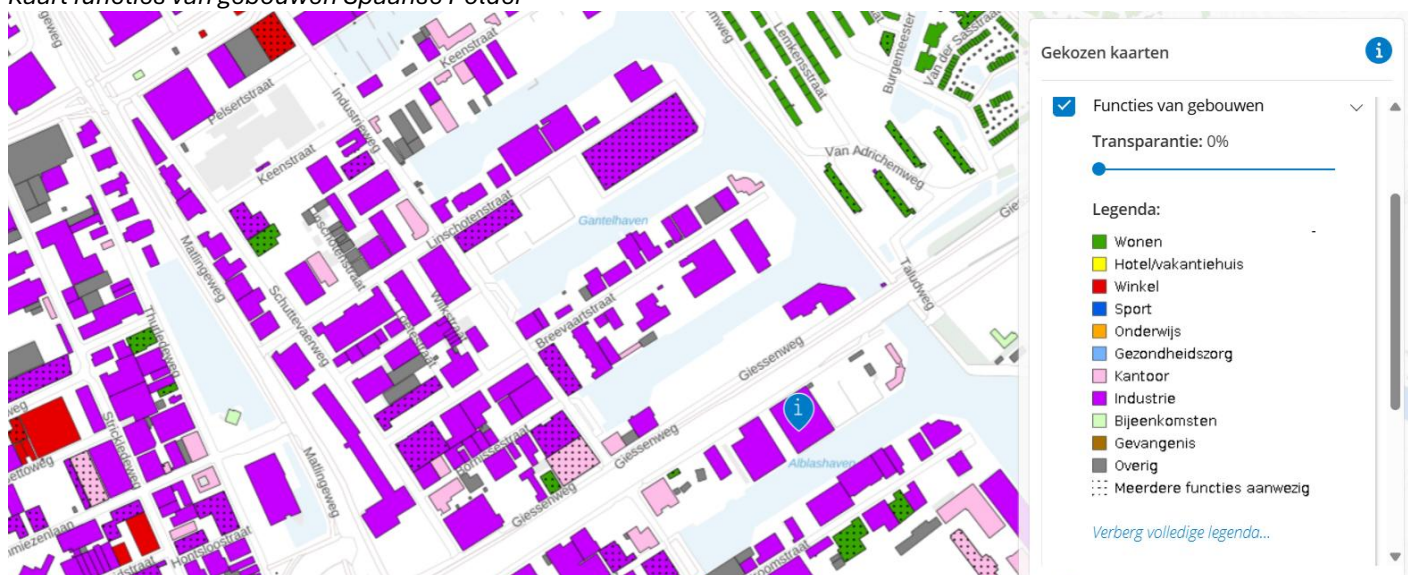
Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>

HOOFDSTUK 2.3.4 VOORZIENINGEN

De aanwezigheid van voorzieningen in de directe omgeving is zeer beperkt. Er zijn nauwelijks publieke of maatschappelijke voorzieningen aanwezig, zoals horeca, winkels of verblijfsplekken. In figuur 41 is te zien dat de kavel grotendeels wordt omringd door kantoor/industrie. Dit betekent dat werknemers en bezoekers voor dagelijkse voorzieningen zijn aangewezen op locaties op verdere afstand van de kavel.

Figuur 41

Kaart functies van gebouwen Spaanse Polder

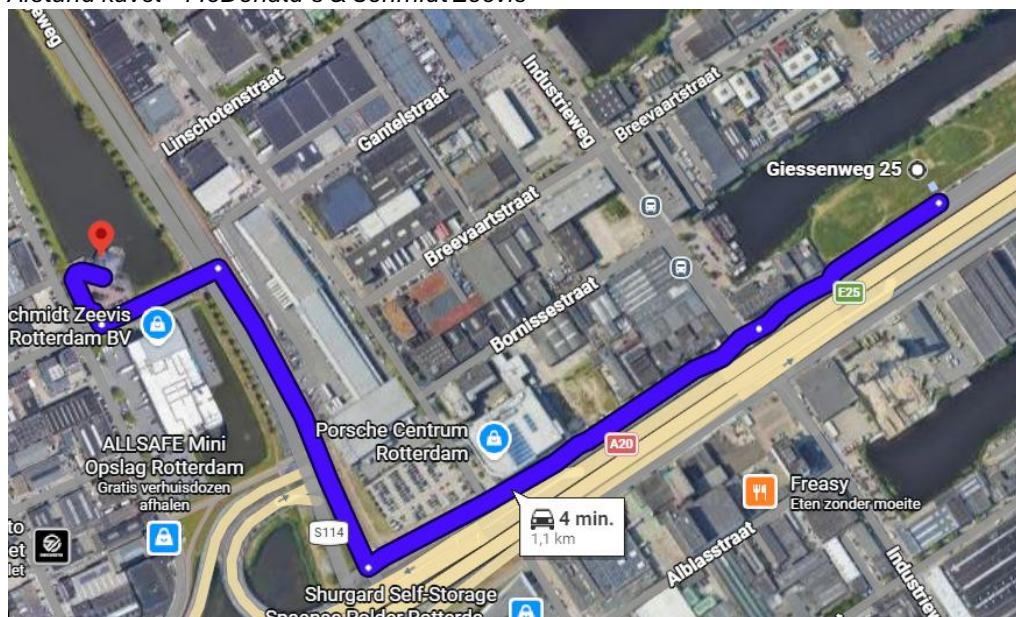


Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>

Op korte afstand van de kavel zijn echter wel enkele voorzieningen aanwezig, voornamelijk gericht op eten en afhalen. Zo bevindt zich een vestiging van McDonald's op enkele minuten rijden van de locatie (zie figuur 42), die functioneert als een belangrijke vestiging voor werknemers in het gebied.

Figuur 42

Afstand kavel – McDonald's & Schmidt Zeevis



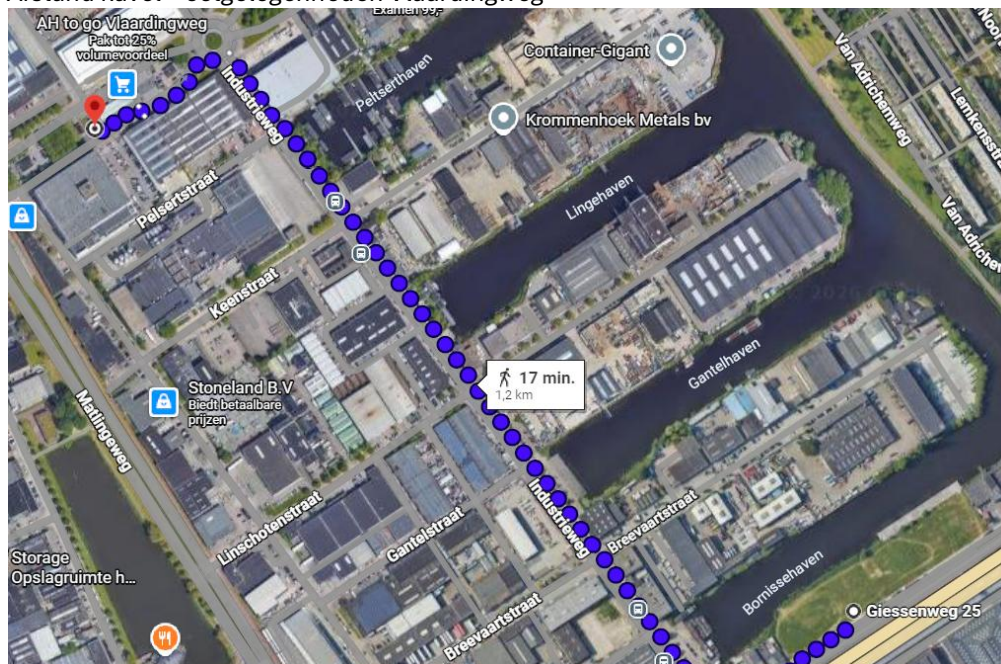
Opmerking. Afbeelding overgenomen, van

<https://www.google.com/maps/dir/51.9269025,4.4261248/McDonald's+Rotterdam+Spaanse+Polder,+Thurledeweg+100>

Een opvallende voorziening in de omgeving is Schmidt Zeevis, gelegen naast de McDonald's te zien op figuur 42. Dit bedrijf combineert groothandel en detailhandel in visproducten en beschikt over een winkel en eetgelegenheden waar maaltijden kunnen worden genuttigd. In tegenstelling tot de meer functionele fastfoodvoorzieningen, biedt deze locatie een hogere kwaliteit aan voedsel en een meer specifieke doelgroep (Schmidt Zeevis, z.d.).

Figuur 43

Afstand kavel – eetgelegenheden Vlaardingweg



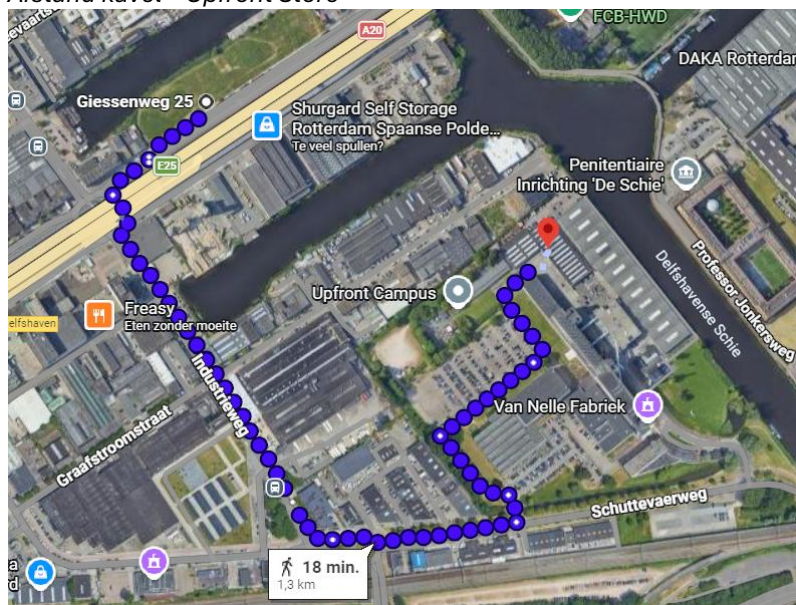
Opmerking. Afbeelding overgenomen, van

<https://www.google.com/maps/dir/Giessenweg+25,+3044+AH+Rotterdam/51.9310811,4.4144446/@>

Langs de Vlaardingweg, die op korte afstand van de kavel ligt, zijn daarnaast meerdere kleinschalige eetgelegenheden en horecavoorzieningen te vinden, namelijk Snackbar Kip Royaal, de BP met een AH to go en Jacky's Lunchcafé. Deze bieden werknemers in de omgeving een beperkt, maar functioneel aanbod aan voorzieningen. De afstand tot deze voorzieningen bedraagt volgens figuur 43 enkele minuten met de auto en circa 15 minuten lopend.

Figuur 44

Afstand kavel – Upfront Store



Opmerking. afbeelding overgenomen, van

<https://www.google.com/maps/dir/Giessenweg+25,+3044+AH+Rotterdam/Upfront+Supermarkt,+Van+Nelleweg+1>

Binnen het bedrijventerrein zelf bevindt zich daarnaast de Upfront Store, een retailconcept dat zich richt op sport- en lifestyleproducten (Upfront, z.d.). Deze winkel vormt een uitzondering binnen het gebied en draagt in beperkte mate bij aan de functiemenging. De Upfront Store ligt gevestigd op het terrein van de van Nellefabriek, zoals te zien is op figuur 44.

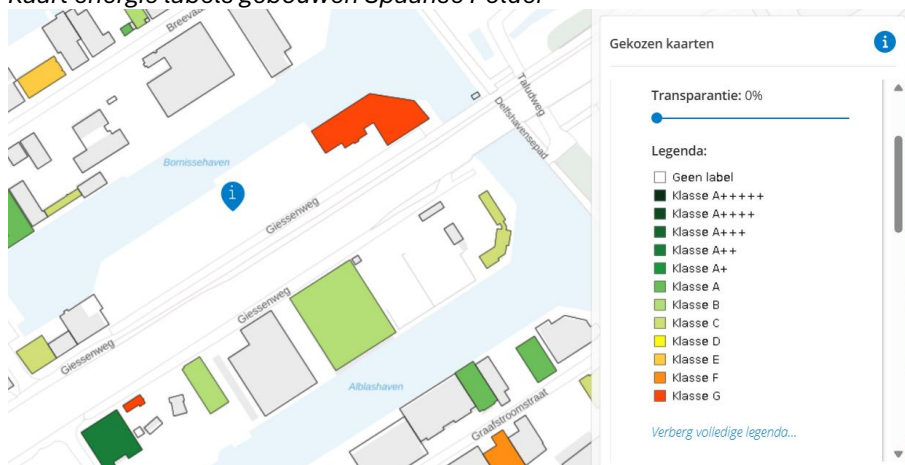
Ondanks de aanwezigheid van deze voorzieningen blijft het aanbod beperkt en voornamelijk gericht op kortdurend gebruik. Er is nauwelijks sprake van kwalitatieve verblijfsplekken of ontmoetingsruimten.

HOOFDSTUK 2.3.5 ENERGIEPRESTATIE

De energieprestatie van de omliggende bebouwing is overwegend laag tot gemiddeld (zie figuur 45). Veel panden zijn verouderd en beschikken over beperkte isolatie en verouderde installaties. Gegevens van zowel de Atlas Leefomgeving (2026) als het Kadaster (z.d.) laten zien dat verduurzaming in dit type gebieden achterblijft.

Figuur 45

Kaart energie labels gebouwen Spaanse Polder



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>

De kavel zelf biedt kansen om bij ontwikkeling duurzame maatregelen toe te passen, zoals energieopwekking of klimaat adaptieve inrichting.

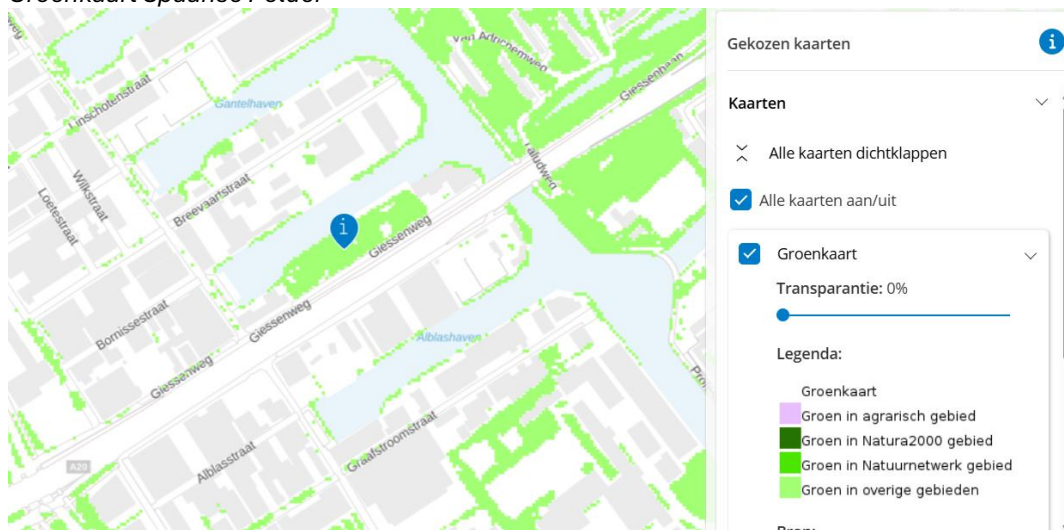
HOOFDSTUK 2.3.6 GROEN/WATEROORZIENING

De groen- en watervoorziening rondom de kavel aan de Giessenweg wordt gekenmerkt door een sterk verschil tussen de directe omgeving en de kavel zelf. Waar het omliggende bedrijventerrein grotendeels bestaat uit verhard oppervlak, vormt de kavel een opvallende uitzondering door de aanwezigheid van een relatief groot grasveld.

Uit de groenkaart in figuur 46 blijkt dat in de directe omgeving slechte beperkt groen aanwezig is. Het groen dat voorkomt bestaat vooral uit smalle stroken langs wegen, bermen en onkruid rondom kavels. Structurele groenvoorzieningen, zoals parken of kwalitatieve verblijfsplekken, ontbreken vrijwel volledig.

Figuur 46

Groenkaart Spaanse Polder



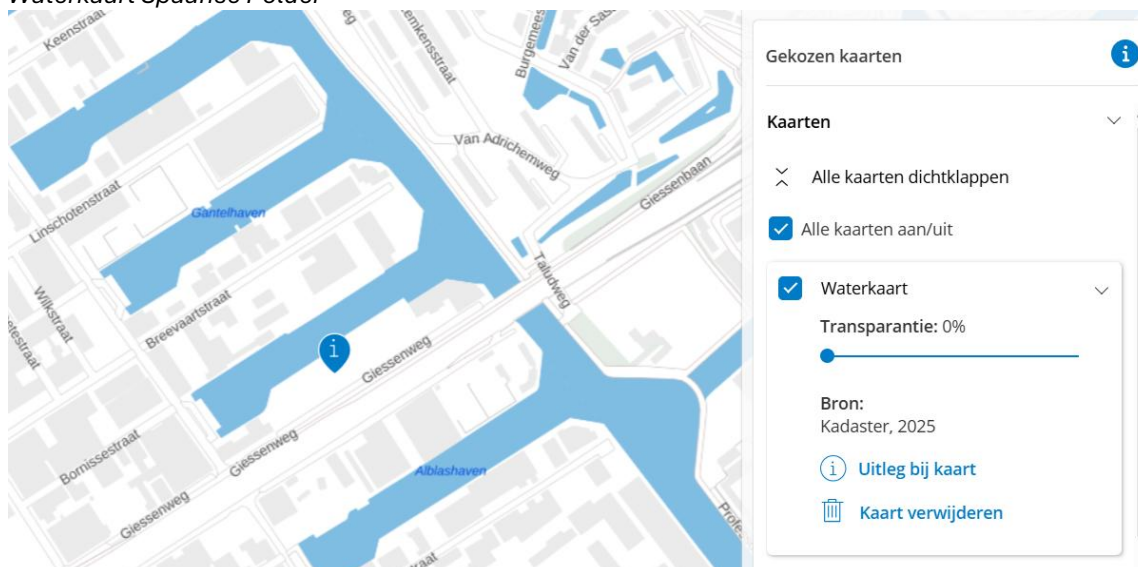
Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>

De kavel zelf wijkt hier duidelijk van af en bestaat grotendeels uit een aaneengesloten grasveld. Dit veld vormt een van de weinige grotere groene oppervlakten in de directe omgeving en heeft daarmee een belangrijke ruimtelijke en ecologische betekenis. Het grasveld draagt bij aan de infiltratie van regenwater, vermindert hittestress en zorgt voor een zekere mate van openheid in een verder stenige omgeving. Tegelijkertijd is het groen momenteel weinig ingericht of benut, waardoor de gebruikswaarde beperkt blijft.

Naast groen speelt water een belangrijke rol in de ruimtelijke structuur van de kavel. De locatie wordt omringd door havens, waaronder de Bornissehaven en de aangrenzende waterstructuren (zie figuur 47). Uit de waterkaart van Atlas Leefomgeving (2025) blijkt dat de kavel feitelijk is gesitueerd op een smalle strook land bij verschillende watergangen. Deze ligging maakt water een bepalend element in de ruimtelijke beleving en functionele werking van de locatie.

Figuur 47

Waterkaart Spaanse Polder



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>

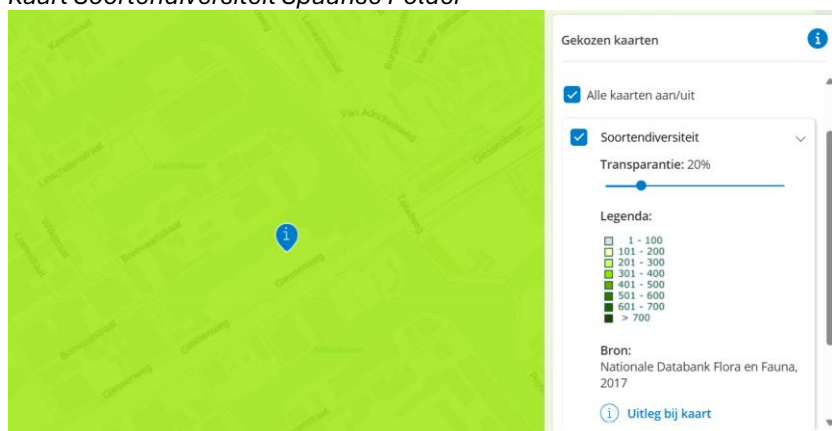
De aanwezigheid van deze havens biedt enerzijds kansen, bijvoorbeeld op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en mogelijk watergebonden functies. Anderzijds betekent dit dat de kavel een beperkte uitbreidingsruimte heeft en dat er rekening moet worden gehouden met waterveiligheid.

HOOFDSTUK 2.3.7 FLORA EN FAUNA

De hoge mate van verharding en het intensieve ruimtegebruik in de Spaanse Polder zorgen ervoor dat de biodiversiteit in de directe omgeving relatief laag is. Grote delen van het gebied bestaan uit bebouwing, asfalt en bestrating, waardoor er weinig ruimte is voor natuurlijke vegetatie en leefgebieden voor dieren (Gemeente Rotterdam, z.d.). Dit beeld wordt bevestigd door figuur 48.

Figuur 48

Kaart Soortendiversiteit Spaanse Polder



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>

Op basis van de kaart met soortendiversiteit per vierkante kilometer, waarin zeven soortgroepen zijn opgenomen ((vaat)planten, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen en vogels), blijkt dat de kavel en de directe omgeving lichtgroen kleuren (Atlas Leefomgeving, 2017). Dit duidt op een relatief lage soortenrijkdom. Donkergroene zones, waar juist veel biodiversiteit voorkomt, liggen op grotere afstand van het plangebied. De kaart onderstreept daarmee dat het bedrijventerrein ecologisch gezien een soortenarm gebied is (Gemeente Rotterdam, z.d.).

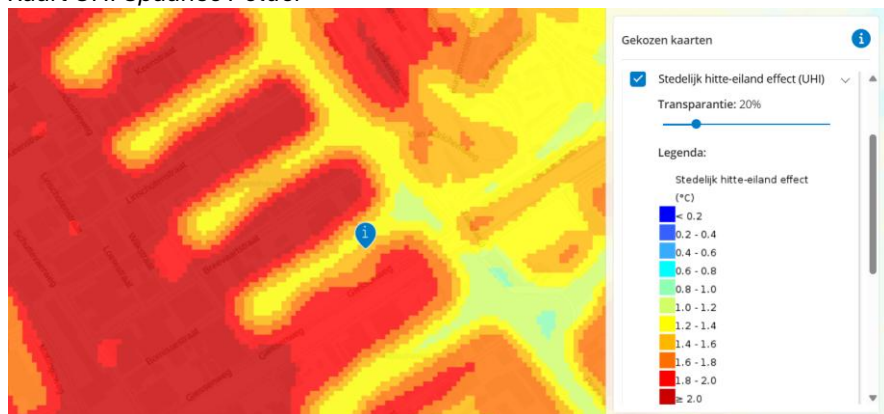
Binnen het plangebied zijn geen beschermde of zeldzame plantensoorten aangetroffen, ook niet op locaties die daarvoor geschikt zouden kunnen zijn, zoals kabel- en leidingentracés. Ook soorten als orchideeën, die vaak indicatief zijn voor bijzondere vegetatie, zijn niet aangetroffen. De aanwezige groenstroken blijken ecologisch weinig waardevol en bieden geen geschikt habitat voor bijzondere flora (Gemeente Rotterdam, z.d.).

HOOFDSTUK 2.3.8 HITTE

De opzet van de Spaanse Polder zorgt ervoor dat warmte overdag wordt opgenomen door materialen zoals asfalt en beton en vervolgens langzaam wordt afgegeven. Figuur 49 laat het stedelijk hitte-eilandeffect (UHI) zien ter hoogte van de kavel aan de Giessenweg. Dit effect houdt in dat stedelijke gebieden warmer zijn dan hun omgeving als gevolg van verharding, bebouwing en gebrek aan groen (Atlas Leefomgeving, 2020). Direct rondom de kavel ligt het hitte-eilandeffect ongeveer tussen de 1,2°C en 1,8°C, wat aangeeft dat dit deel van de Spaanse Polder iets minder last heeft van het effect dan dieper in het gebied, waar geen omliggend water plaatsvindt.

Figuur 49

Kaart UHI Spaanse Polder

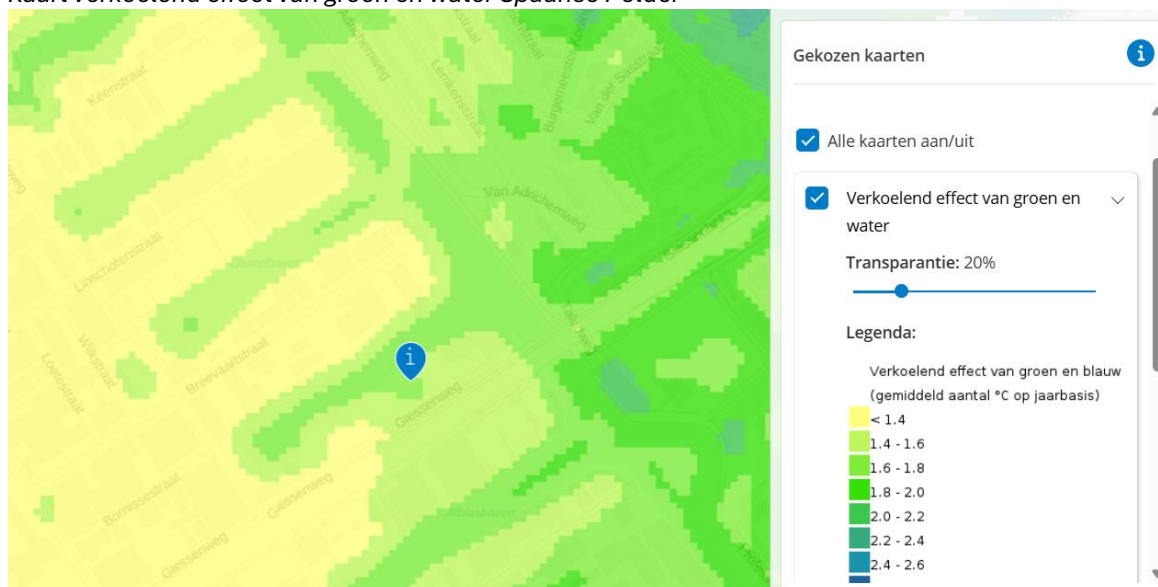


Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>

Figuur 50 toont het verkoelend effect van groen en water in de omgeving van de Giessenweg. Hierbij blijkt dat er rondom de kavel al sprake is van een temperatuurdaling van circa 1,4°C en 1,8°C. dit effect ontstaat doordat groen zorgt voor schaduw en verdamping, terwijl water warmte opneemt en temperatuurverschillen dempt (Atlas Leefomgeving, 2020).

Figuur 50

Kaart verkoelend effect van groen en water Spaanse Polder



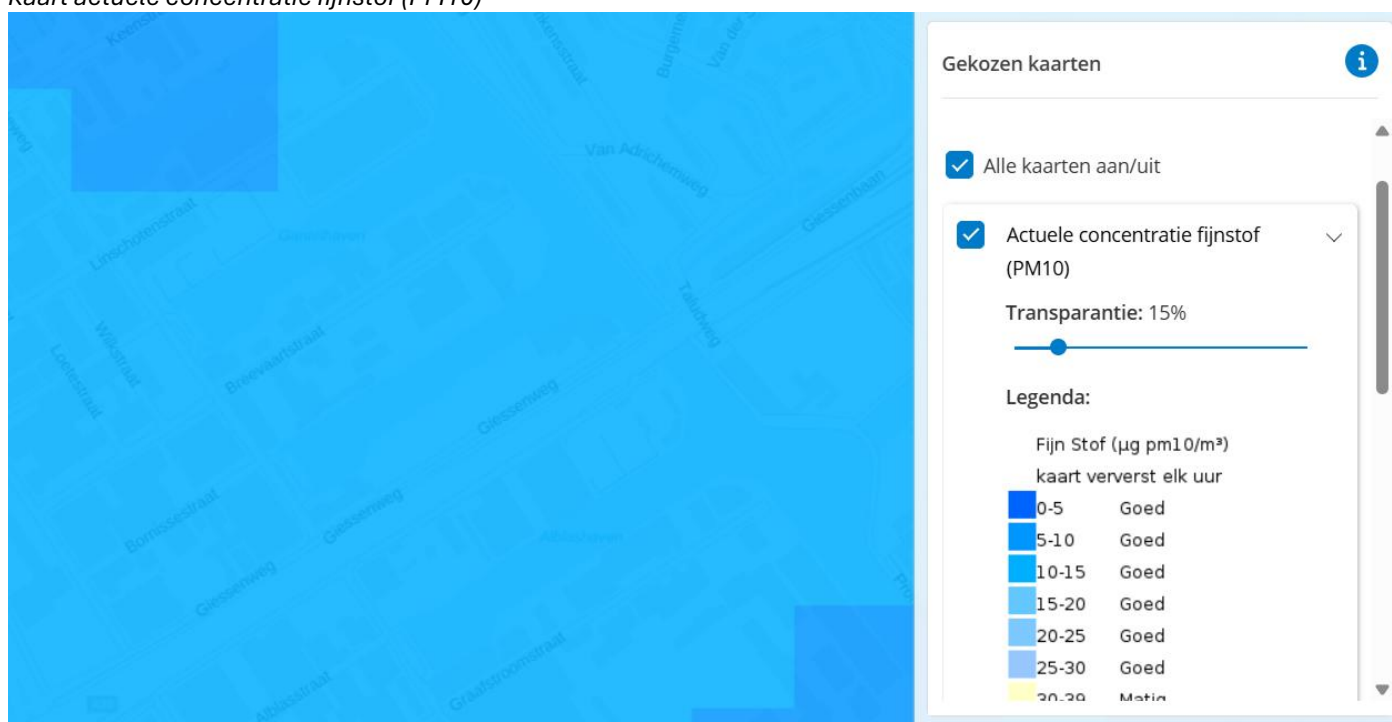
Opmerking. afbeelding overgenomen, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>

HOOFDSTUK 2.3.9 LUCHTKWALITEIT (STIKSTOF EN FIJNSTOF)

De luchtkwaliteit binnen de Spaanse Polder staat onder druk door de aanwezigheid van intensief verkeer, logistieke activiteiten en bedrijvigheid. Vooral vrachtverkeer levert een belangrijke bijdrage aan de uitstoot van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM10) (Atlas Leefomgeving, 2026). Deze stoffen hebben invloed op zowel de milieukwaliteit als de gezondheid van mensen die in het gebied werken of verblijven (Atlas Leefomgeving, 2026).

Figuur 51

Kaart actuele concentratie fijnstof (PM10)



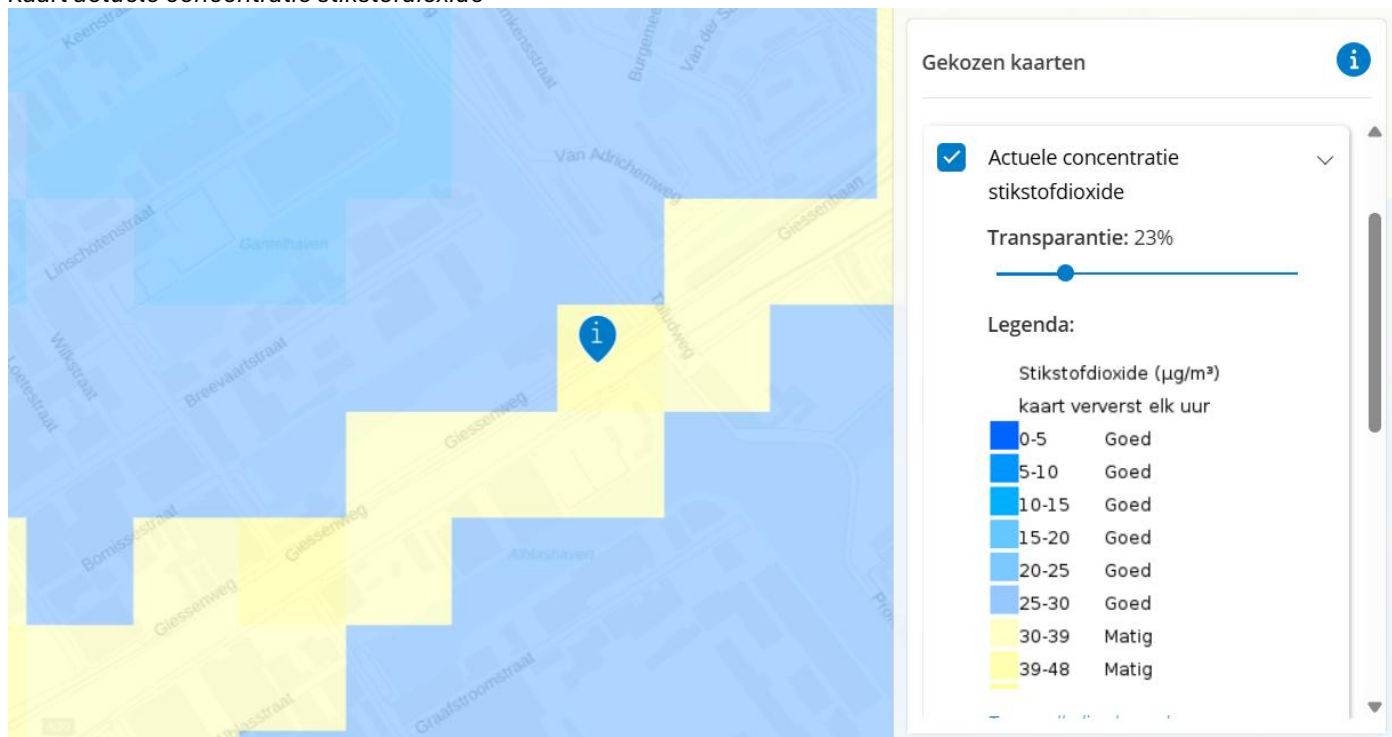
Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten?config=3ef897de-127f-471a-959b-93b7597de188&gm-x=150000&gm-y=460000&gm-z=3&gm-b=1544180834512,true,1;1544969872210,true,0.8;&activateOnStart=info&deactivateOnStart=layercollection>

Op basis van de kaarten van figuur 51 blijkt dat de concentratie fijnstof (PM10) rondom de onderzoekslocatie relatief laag tot gemiddeld is en grotendeels binnen de categorie ‘goed’ valt. De kaart laat zien dat de concentraties zich voornamelijk bevinden tussen circa 10 en 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Hoewel de wettelijke normen hiermee niet worden overschreden, blijft fijnstof een aandachtspunt vanwege de langdurige blootstelling binnen sterk verkeersgerichte gebieden zoals de Spaanse Polder (Atlas Leefomgeving, 2026).

De concentratie stikstofdioxide laat een minder positief beeld zien. Uit figuur 52 blijkt dat delen van de Giessenweg en omliggende verkeersroutes binnen de categorie ‘matig’ vallen, met concentraties tussen ongeveer 30 en 39 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ stikstofdioxide. Vooral langs drukke verkeersassen ontstaat een hogere belasting als gevolg van vrachtverkeer en autobewegingen. De onderzoekslocatie bevindt zich direct nabij deze verkeersstromen, waardoor luchtkwaliteit een relevant aandachtspunt vormt binnen toekomstige ontwikkelingen (Atlas Leefomgeving, 2026).

Figuur 52

Kaart actuele concentratie stikstofdioxide



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten?config=3ef897de-127f-471a-959b-93b7597de188&gm-x=150000&gm-y=460000&gm-z=3&gm-b=1544180834512,true,1;1544969872208,true,0.8;&activateOnStart=info&deactivateOnStart=layercollection>

De relatief hogere stikstofbelasting sluit aan bij het industriële en logistieke karakter van de Spaanse Polder. De hoge mate van verharding en het beperkte aandeel groen zorgen er daarnaast voor dat luchtverontreinigende stoffen minder worden gefilterd dan in groenere stedelijke gebieden. Tegelijkertijd vormt het aanwezige grasveld op de kavel een beperkte positieve uitzondering binnen de directe omgeving.

De problematiek rondom luchtkwaliteit sluit aan op het landelijke Schone Lucht Akkoord. Binnen dit akkoord werken gemeenten, provincies en het Rijk samen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van gezondheidsrisico's door luchtverontreiniging (SLA, 2020). Rotterdam heeft zich aangesloten bij dit akkoord en zet onder andere in op verduurzaming van mobiliteit, schoner vrachtverkeer, emissievrije stadslogistiek en stimulering van elektrisch vervoer. Deze ontwikkelingen zijn ook relevant voor de Spaanse Polder, waar verkeer en logistiek een dominante rol spelen.

Voor toekomstige ontwikkelingen op de onderzoekslocatie betekent dit dat steeds meer aandacht moet worden besteed aan duurzame mobiliteit, vergroening en het beperken van uitstoot. Vooral de overgang naar elektrisch vervoer en de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit kunnen bijdragen aan een gezondere leefomgeving binnen het bedrijventerrein.

HOOFDSTUK 2.3.10 GELUID

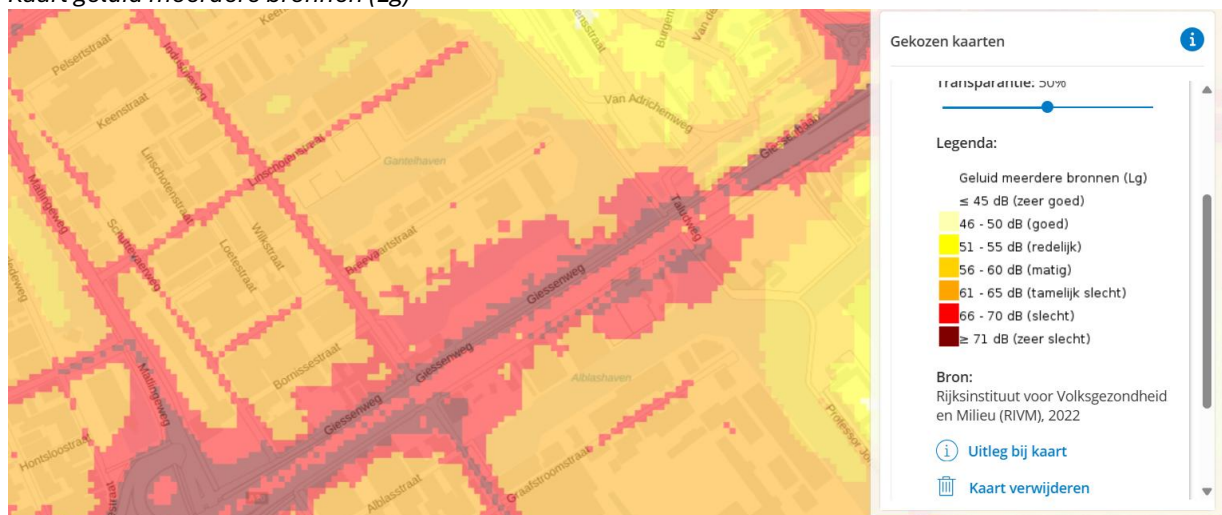
De Spaanse Polder wordt gekenmerkt door een hoge geluidsbelasting als gevolg van verkeer, industrie en logistieke activiteiten. De aanwezigheid van intensief vrachtverkeer, bedrijfsactiviteiten en omliggende infrastructuur zorgt ervoor dat het gebied akoestisch sterk belast is.

Uit gegevens van de Atlas Leefomgeving blijkt dat rondom de Giessenweg en Bornissehaven sprake is van verhoogde geluidsniveaus, voornamelijk veroorzaakt door wegverkeer en bedrijvigheid (Atlas Leefomgeving, 2022). Vooral de omliggende hoofdwegen en logistieke functies dragen bij aan een continue achtergrondbelasting van geluid.

Figuur 53 toont de geluidsbelasting rondom de onderzoekslocatie. Hieruit blijkt dat de kavel zich bevindt binnen een gebied waar geluid een duidelijke ruimtelijke factor vormt. De geluidsbelasting sluit aan bij het industriële karakter van de Spaanse Polder en past binnen de functie van het gebied als bedrijventerrein.

Figuur x

Kaart geluid meerdere bronnen (Lg)



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>

Tijdens het veldonderzoek is ook waargenomen dat vooral zwaar vrachtverkeer en laad- en losactiviteiten zorgen voor piekmomenten in geluidbelasting. Door de relatief open en verharde inrichting van het gebied wordt geluid bovendien weinig gedempt door groen of bebouwing.

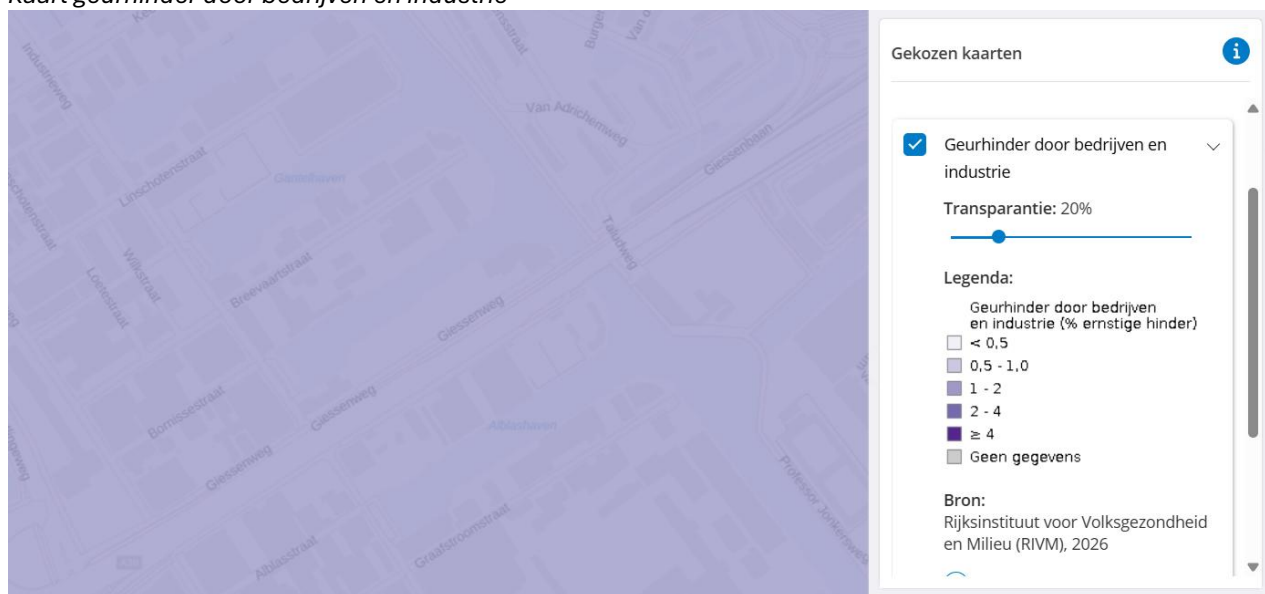
Voor toekomstige ontwikkelingen op de kavel vormt geluid daarom een belangrijk aandachtspunt. Afhankelijk van de toekomstige functie kan het noodzakelijk zijn om rekening te houden met geluidwerende maatregelen, situering van bebouwing en buffering tussen functies.

HOOFDSTUK 2.3.11 GEUR

Binnen de Spaanse Polder kan geurhinder optreden als gevolg van industriële activiteiten, logistieke functies en verkeer. Door de aanwezigheid van bedrijven in verschillende milieucategorieën ontstaat lokaal een verhoogde kans op geurbelasting, zie figuur 54.

Figuur 54

Kaart geurhinder door bedrijven en industrie



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>

De geurbelasting binnen het gebied hangt sterk samen met specifieke bedrijfsactiviteiten en wisselt daardoor per locatie. Vooral bedrijven binnen de industrie, opslag en voedselverwerking kunnen invloed hebben op de geurbeleving in de omgeving. Daarnaast draagt verkeer indirect bij aan geurhinder door uitstoot van uitlaatgassen. Figuur 54 toont aan dat er gemiddeld last is van geurhinder door bedrijven en industrie.

Uit het veldonderzoek blijkt dat de onderzoekslocatie zelf geen directe extreme geurbelasting kent, maar dat op sommige momenten industriële geuren en verkeer gerelateerde lucht sterk aanwezig is. De open structuur van het gebied en de invloed van windrichting zorgen ervoor dat geur zich relatief makkelijk door het gebied verspreidt (Atlas Leefomgeving, 2026).

Omdat de Spaanse Polder primair functioneert als bedrijventerrein, wordt een bepaalde mate van geurhinder beschouwd als passend binnen het gebiedsprofiel. Bij eventuele functiewijzigingen of intensivering van gebruik moet echter rekening worden gehouden met milieuzonering en de invloed van omliggende bedrijven op het leef- en verblijfsklimaat.

HOOFDSTUK 2.4 CONCLUSIE

Op basis van de lagenbenadering kan worden geconcludeerd dat de onderzoekslocatie aan de Giessenweg/Bornissehaven beschikt over een strategische en functioneel sterke ligging binnen de Spaanse Polder, maar tegelijkertijd te maken heeft met verschillende ruimtelijke, technische en milieukundige aandachtspunten die bepalend zijn voor toekomstige ontwikkeling.

Vanuit de ondergrondlaag blijkt dat de locatie onderdeel uitmaakt van een typisch Rotterdamse deltaomgeving, gekenmerkt door slappe klei- en veenlagen, een hoge grondwaterstand en een sterke relatie met het omliggende watersysteem. De directe ligging aan de Bornissehaven biedt kansen voor watergebonden functies, klimaatadaptatie en waterberging, maar brengt ook technische randvoorwaarden met zich mee op het gebied van fundering, zettingsgevoeligheid en waterveiligheid. Daarnaast vraagt de industriële geschiedenis van het gebied om aandacht voor bodemkwaliteit, mogelijke verontreinigingen en PFAS-gerelateerde regelgeving. Hoewel geen directe ernstige bodemverontreiniging is vastgesteld, blijft aanvullend bodem- en geotechnisch onderzoek noodzakelijk bij toekomstige ontwikkelingen.

De netwerklaag laat zien dat de locatie uitstekend bereikbaar is via weg, water en in mindere mate openbaar vervoer. De nabijheid van de A20, A13 en de Rotterdamse havenstructuur maakt de locatie bijzonder aantrekkelijk voor logistieke en watergebonden bedrijvigheid. Ook de aanwezigheid van bestaande energie- en infrastructuurnetwerken vormt een belangrijke kwaliteit van het gebied. Tegelijkertijd zorgt de sterke focus op gemotoriseerd verkeer voor knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, parkeerdruk en de kwaliteit van langzaam verkeersverbindingen. Het huidige netwerk functioneert efficiënt voor logistieke stromen, maar is minder ingericht op verblijfskwaliteit, duurzaamheid en veilige multimodale mobiliteit.

Binnen de occupatielaag wordt zichtbaar dat de ruimtelijke inrichting sterk wordt gedomineerd door functionele bedrijvigheid, verharding en grootschalige bedrijfsbebouwing. De openbare ruimte kent weinig groen en heeft op meerdere plekken een lage ruimtelijke kwaliteit. Dit leidt tot problemen zoals hittestress, wateroverlast, beperkte verblijfskwaliteit en een rommelig straatbeeld. Ook milieufactoren zoals geluid, luchtkwaliteit en geurbelasting spelen een rol vanwege de intensieve bedrijvigheid en verkeersstromen binnen de Spaanse Polder.

De samenhang tussen de drie lagen maakt duidelijk dat de locatie zowel ruimtelijk als economisch kansrijk is, maar dat toekomstige ontwikkeling zorgvuldig moet inspelen op de aanwezige fysieke en milieutechnische randvoorwaarden. Vooral de combinatie van de ligging aan het water, de sterke bereikbaarheid en de aanwezige bedrijvige context biedt kansen voor duurzame logistieke en watergebonden functies. Tegelijkertijd vragen thema's zoals klimaatadaptatie, bodemgesteldheid, waterveiligheid, infrastructuur en ruimtelijke kwaliteit nadrukkelijk om integrale afwegingen binnen de verdere planvorming.

Concluderend kan worden gesteld dat de lagenbenadering bevestigt dat de onderzoekslocatie potentie heeft voor herontwikkeling en intensiever ruimtegebruik, mits rekening wordt gehouden met de onderliggende natuurlijke systemen, de bestaande infrastructuur en de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. Juist de knelpunten die binnen de verschillende lagen zichtbaar worden, vormen tegelijkertijd de belangrijkste aangrijpingspunten voor een toekomstbestendige en duurzame ontwikkeling van de locatie.

BIJLAGE 8: HOOFDSTUK 3: SWOT, CONFRONTATIE- & FUNCTIEMATRIX

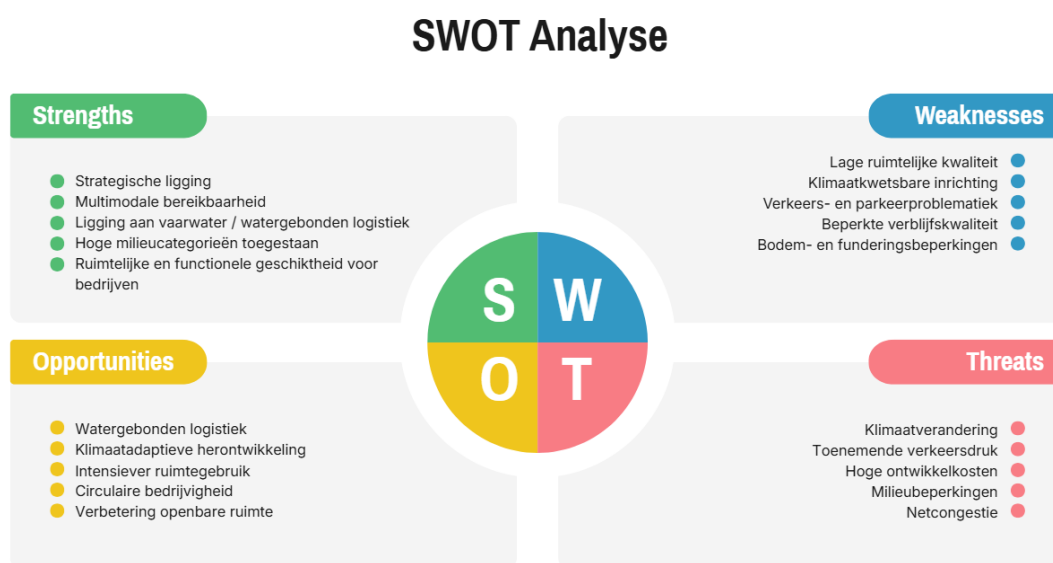
Op basis van de gebiedsanalyse en de lagenbenadering is een SWOT-analyse opgesteld voor de onderzoekslocatie aan de Giessenweg/Bornissehaven in de Spaanse Polder. De SWOT-analyse brengt de interne sterktes en zwaktes van de locatie in kaart, evenals de externe kansen en bedreigingen die invloed hebben op de toekomstige ontwikkeling van het gebied.

De analyse is gebaseerd op de ruimtelijke, functionele, infrastructurele, milieutechnische en beleidsmatige kenmerken van de locatie en vormt de basis voor de confrontatiematrix en functiematrix. Per onderdeel is aangegeven uit welke hoofdstukken de bevindingen afkomstig zijn.

HOOFDSTUK 3.1 SWOT ANALYSE

In figuur 55 is de SWOT-analyse van de onderzoekslocatie schematisch weergegeven. In deze afbeelding zijn de belangrijkste sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen van het gebied overzichtelijk in beeld gebracht. De SWOT vormt de basis voor het inzichtelijk maken van de belangrijkste ruimtelijke en functionele kenmerken van de locatie. In de volgende paragrafen worden de verschillende onderdelen van de SWOT-analyse nader toegelicht en onderbouwd aan de hand van de uitgevoerde gebiedsanalyse en lagenbenadering.

Figuur 55
SWOT Analyse



HOOFDSTUK 3.1.1 STERKTES

In dit onderdeel worden de belangrijkste sterke punten van de onderzoekslocatie toegelicht. Hierbij wordt ingegaan op de kwaliteiten die bijdragen aan de huidige positie en toekomstige ontwikkelpotentie van het gebied.

Strategische ligging

Gebiedsanalyse – Hoofdstuk 1.2 Ligging en context

De onderzoekslocatie bevindt zich in de Spaanse Polder, één van de grootste en economisch belangrijkste bedrijventerreinen van Nederland. De ligging tussen Rotterdam en Schiedam en de nabijheid van de Rotterdamse haven zorgen ervoor dat het gebied onderdeel uitmaakt van een sterk economisch netwerk. Hierdoor profiteert de locatie van bestaande bedrijvigheid, logistieke ketens en een hoge concentratie aan arbeidsplaatsen, wat de aantrekkelijkheid voor toekomstige ontwikkelingen vergroot.

Multimodale bereikbaarheid

Gebiedsanalyse – Hoofdstuk 1.4 Verkeer en bereikbaarheid / Lagenbenadering – Netwerklaag

De locatie beschikt over een sterke infrastructuur met directe verbindingen naar de A20, A13 en A4 en heeft daarnaast verbindingen via openbaar vervoer en water. De combinatie van verschillende vervoersmodaliteiten vergroot de bereikbaarheid en flexibiliteit van het gebied en ondersteunt efficiënte goederen- en personenstromen.

Ligging aan vaarwater / watergebonden logistiek

Gebiedsanalyse – Hoofdstuk 1.4 Verkeer en bereikbaarheid / Lagenbenadering – Hoofdstuk 2.2.6 Vaarroutes

De directe ligging aan de Bornissehaven vormt een belangrijke ruimtelijke kwaliteit van de locatie. De aanwezigheid van een waterverbinding biedt kansen voor watergebonden bedrijvigheid en multimodale logistieke stromen. Bovendien draagt

vervoer via water bij aan het verminderen van verkeersdruk en sluit dit aan bij de groeiende aandacht voor duurzame logistiek.

Hoge milieucategorieën toegestaan

Gebiedsanalyse – Hoofdstuk 1.3 Huidige functies en gebruik

Binnen de Spaanse Polder zijn bedrijven toegestaan tot en met milieucategorie 5.3. Dit betekent dat het gebied geschikt is voor zwaardere vormen van bedrijvigheid zoals logistiek, industrie en maakindustrie. Deze ruime milieuzonering vormt een belangrijke kwaliteit omdat het een grote mate van functionele flexibiliteit biedt en toekomstige economische ontwikkeling minder beperkt dan locaties met lagere milieucategorieën.

Ruimtelijke en functionele geschiktheid voor bedrijven

Gebiedsanalyse – Hoofdstuk 1.3 Huidige functies en gebruik

De huidige ruimtelijke inrichting van het gebied is afgestemd op grootschalige economische functies. De combinatie van grote bedrijfskavels, logistieke infrastructuur en een functioneel ingerichte openbare ruimte maakt de locatie geschikt voor verdere economische ontwikkeling en herstructurering.

HOOFDSTUK 3.1.2 ZWAKTES

In dit onderdeel worden de belangrijkste zwakke punten van de onderzoekslocatie besproken. Hierbij wordt aandacht besteed aan beperkingen die een negatieve invloed kunnen hebben op de kwaliteit en ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied.

Lage ruimtelijke kwaliteit

Gebiedsanalyse – Hoofdstuk 1.6 Ruimtelijke kwaliteit

De onderzoekslocatie wordt voornamelijk gekenmerkt door een functionele en monofunctionele inrichting waarbij bedrijvigheid en infrastructuur dominant aanwezig zijn. De openbare ruimte bestaat grotendeels uit verhard oppervlak, bedrijfsbebouwing en utilitaire inrichtingselementen. Hierdoor ontbreekt ruimtelijke samenhang en een aantrekkelijk straatbeeld. De beperkte ruimtelijke kwaliteit vermindert niet alleen de visuele aantrekkelijkheid van het gebied, maar heeft ook invloed op de gebruikswaarde en belevingswaarde voor werknemers en bezoekers. Daarnaast vormt een lage ruimtelijke kwaliteit een belemmering voor toekomstige gebiedsontwikkelingen waarbij steeds meer aandacht wordt besteed aan aantrekkelijke en gezonde werkomgevingen.

Klimaatkwetsbare inrichting

Gebiedsanalyse – Hoofdstuk 1.8 Groen, klimaat en duurzaamheid / Lagenbenadering – Hoofdstuk 2.1.8 Waterhuishouding

Het gebied kent een hoog percentage verhard oppervlak en een beperkt aandeel groenstructuren. Hierdoor wordt regenwater nauwelijks geïnfiltreerd en ontstaat tijdens hevige neerslag een verhoogde kans op wateroverlast. Daarnaast draagt de beperkte aanwezigheid van groen bij aan de versterking van het stedelijk hitte-eilandeffect. Deze klimaatkwetsbare inrichting maakt het gebied minder toekomstbestendig, aangezien klimaatverandering naar verwachting leidt tot frequentere en intensere periodes van hitte en extreme neerslag.

Verkeers- en parkeerproblematiek

Gebiedsanalyse – Hoofdstuk 1.4 Verkeer en bereikbaarheid / Hoofdstuk 1.5 Parkeren

Door de hoge concentratie aan bedrijven en de sterke logistieke functie van het gebied ontstaat een intensief gebruik van de infrastructuur. De combinatie van zwaar vrachtverkeer, personenauto's en beperkte parkeercapaciteit leidt tot parkeerdruk, foutparkeren en verkeerskundige knelpunten. Hierdoor neemt niet alleen de bereikbaarheid af, maar ontstaan ook situaties die de verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit negatief beïnvloeden.

Beperkte verblijfskwaliteit

Gebiedsanalyse – Hoofdstuk 1.6 Ruimtelijke kwaliteit

De inrichting van het gebied is primair afgestemd op logistieke en economische functies en in beperkte mate op de gebruiker. Door het ontbreken van kwalitatieve openbare ruimte, groenvoorzieningen en ondersteunende functies zoals ontmoetingsplekken ontstaat een werkomgeving met een lage verblijfskwaliteit. Dit kan de aantrekkelijkheid van het gebied voor werknemers en bedrijven verminderen, zeker nu de kwaliteit van de werkomgeving steeds belangrijker wordt binnen gebiedsontwikkeling.

Bodem- en funderingsbeperkingen

Lagenbenadering – Hoofdstuk 2.1 Ondergrondlaag

De ondergrond van het gebied bestaat grotendeels uit slappe klei- en veenlagen. Dergelijke bodemomstandigheden zijn gevoelig voor zettingen en brengen technische uitdagingen met zich mee bij nieuwe ontwikkelingen. Dit kan leiden tot aanvullende funderingsmaatregelen en hogere ontwikkelkosten. De ondergrond vormt daardoor een fysieke beperking voor toekomstige herontwikkeling en verdichting van het gebied.

HOOFDSTUK 3.1.3 KANSEN

In dit onderdeel worden de kansen beschreven die voortkomen binnen het gebied. Hierbij wordt gekeken naar mogelijkheden die kunnen bijdragen aan een toekomstbestendige en duurzame ontwikkeling van de locatie.

Watergebonden logistiek

Gebiedsanalyse – Hoofdstuk 1.4 Verkeer en bereikbaarheid / Lagenbenadering – Hoofdstuk 2.2.6 Vaarroutes

De directe ligging aan de Bornissehaven biedt kansen om goederenstromen efficiënter en duurzamer te organiseren door een groter aandeel transport via water mogelijk te maken. Momenteel vindt een groot deel van het goederenvervoer binnen de Spaanse Polder plaats via wegtransport, wat zorgt voor hoge verkeersdruk en een intensief gebruik van de bestaande infrastructuur. Door sterker in te zetten op vervoer via binnenvaart kan een deel van deze verkeersstromen worden verplaatst naar het water. Dit kan leiden tot een afname van verkeerscongestie, een vermindering van de CO₂-uitstoot en een efficiënter gebruik van de beschikbare infrastructuur. Daarnaast sluit deze ontwikkeling aan op de groeiende aandacht voor duurzame en multimodale logistieke netwerken.

Klimaatadaptieve herontwikkeling

Gebiedsanalyse – Hoofdstuk 1.8 Groen, klimaat en duurzaamheid / Lagenbenadering – Hoofdstuk 2.1.8 Waterhuishouding

De huidige klimaatgerelateerde knelpunten binnen het gebied vormen tegelijkertijd een belangrijke ontwikkelkans. Door klimaatadaptieve maatregelen zoals vergroening, waterberging, infiltratievoorzieningen en het verminderen van verhard oppervlak toe te passen, kan de locatie beter inspelen op toekomstige klimaatontwikkelingen. Deze maatregelen kunnen niet alleen bijdragen aan het beperken van wateroverlast en hittestress, maar ook de ruimtelijke kwaliteit, biodiversiteit en verblijfskwaliteit verbeteren. Hierdoor ontstaat een toekomstbestendige werkomgeving die beter aansluit op hedendaagse duurzaamheidsambities.

Intensiever ruimtegebruik

Gebiedsanalyse – Hoofdstuk 1.3 Huidige functies en gebruik

Door de toenemende druk op de beschikbare ruimte ontstaat steeds meer behoefte aan efficiënter gebruik van bestaande bedrijventerreinen. Binnen delen van het onderzoeksgebied bestaan mogelijkheden om kavels intensiever te benutten door middel van verdichting, functiestapeling of efficiëntere inrichting van de openbare ruimte. Hierdoor kan extra economische waarde worden gecreëerd zonder verdere uitbreiding van bedrijventerreinen. Dit sluit aan bij landelijke en regionale ambities rondom zorgvuldig ruimtegebruik en het beperken van verdere ruimtelijke uitbreiding.

Circulaire bedrijvigheid

Gebiedsanalyse – Hoofdstuk 1.3 Huidige functies en gebruik

De bestaande industriële en logistieke identiteit van de Spaanse Polder biedt kansen voor de ontwikkeling van circulaire bedrijfsactiviteiten. Door de aanwezigheid van een grote concentratie bedrijven en logistieke netwerken kunnen samenwerkingen ontstaan waarbij reststromen, materialen en energie efficiënter worden uitgewisseld. Dit kan bijdragen aan een vermindering van grondstoffengebruik en een duurzamere economische structuur. Daarnaast sluit deze ontwikkeling aan op de toenemende maatschappelijke en beleidsmatige aandacht voor circulaire economie.

Verbetering van de openbare ruimte

Gebiedsanalyse – Hoofdstuk 1.6 Ruimtelijke kwaliteit

De huidige inrichting van de openbare ruimte kent verschillende tekortkomingen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, groenvoorzieningen en verblijfskwaliteit. Dit biedt kansen voor herinrichting waarbij verkeersstromen efficiënter worden georganiseerd en tegelijkertijd ruimte ontstaat voor vergroening en kwalitatieve verblijfsplekken. Een dergelijke verbetering kan bijdragen aan een aantrekkelijkere werkomgeving voor werknemers en bezoekers en de algehele kwaliteit van het gebied versterken.

HOOFDSTUK 3.1.4 BEDREIGINGEN

In dit onderdeel worden de belangrijkste externe bedreigingen toegelicht die invloed kunnen hebben op de toekomstige ontwikkeling van de locatie. Hierbij wordt ingegaan op factoren die risico's of beperkingen kunnen veroorzaken voor de ontwikkeling van het gebied.

Klimaatverandering

Gebiedsanalyse – Hoofdstuk 1.8 Groen, klimaat en duurzaamheid / Lagenbenadering – Hoofdstuk 2.1.9 Overstromingsrisico

De gevolgen van klimaatverandering vormen een toenemende bedreiging voor het functioneren van het gebied. Door de grote hoeveelheid verhard oppervlak en de beperkte aanwezigheid van groenstructuren is het gebied kwetsbaar voor wateroverlast en hittestress. Naar verwachting zullen extreme weersomstandigheden zoals hevige neerslag en langdurige hitteperiodes in de toekomst vaker voorkomen. Zonder aanvullende maatregelen kan dit leiden tot een afname van de ruimtelijke kwaliteit, hogere beheerlasten en een vermindering van de toekomstbestendigheid van het gebied.

Toenemende verkeersdruk

Gebiedsanalyse – Hoofdstuk 1.4 Verkeer en bereikbaarheid

Door de economische groei en de verdere ontwikkeling van logistieke functies bestaat het risico dat de verkeersintensiteit binnen de Spaanse Polder verder toeneemt. Hierdoor kan extra druk ontstaan op de bestaande infrastructuur en kunnen bereikbaarheidsproblemen ontstaan. Een verdere toename van vrachtverkeer kan daarnaast negatieve gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

Hoge ontwikkelkosten

Lagenbenadering – Hoofdstuk 2.1 Ondergrondlaag

De fysieke kenmerken van het gebied kunnen leiden tot relatief hoge investeringskosten bij toekomstige ontwikkelingen. Door de aanwezigheid van slappe bodemlagen kunnen aanvullende funderingsmaatregelen noodzakelijk zijn. Daarnaast kunnen klimaatadaptieve voorzieningen, watermaatregelen en eventuele saneringen extra investeringen vereisen. Deze factoren kunnen de financiële haalbaarheid van toekomstige ontwikkelingen onder druk zetten.

Milieubeperkingen

Lagenbenadering – Hoofdstuk 2.1.1 Bodemkwaliteit

Door de industriële geschiedenis van het gebied bestaat de mogelijkheid dat bodemverontreinigingen of milieuregelgeving aanvullende eisen stellen aan toekomstige ontwikkelingen. Dit kan leiden tot extra onderzoeken, langere procedures en hogere ontwikkelkosten. Bovendien kunnen dergelijke beperkingen invloed hebben op de mate van flexibiliteit binnen toekomstige plannen.

Netcongestie

Lagenbenadering – Hoofdstuk 2.1.4 Kabels en leidingen

Door de toenemende elektrificatie en verduurzaming van bedrijfsprocessen neemt de vraag naar energie sterk toe. Wanneer de bestaande energie-infrastructuur onvoldoende capaciteit heeft, kan dit leiden tot netcongestie. Hierdoor kunnen nieuwe ontwikkelingen worden vertraagd of beperkt, wat negatieve gevolgen kan hebben voor de toekomstige economische ontwikkeling van het gebied.

HOOFDSTUK 3.2 CONFRONTATIEMATRIX

De confrontatiematrix in tabel 3 is opgesteld op basis van de resultaten uit de SWOT-analyse. In deze matrix worden de interne factoren (sterktes en zwaktes) gekoppeld aan de externe factoren (kansen en bedreigingen) om inzicht te krijgen in de mate waarin deze factoren met elkaar samenhangen. Door de onderlinge relaties te beoordelen ontstaat inzicht in welke aspecten het meest bepalend zijn voor de toekomstige ontwikkeling van de onderzoekslocatie, 1: weinig verband, 3: gemiddeld verband en 5: groot verband. De confrontatiematrix vormt daarmee een belangrijke basis voor het bepalen van kansrijke ontwikkelrichtingen en de daaropvolgende functiematrix.

Tabel 3

Confrontatiematrix

		sterkten					zwakten				
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
		S1 Strategische ligging	S2 Multimodale bereikbaarheid	S3 Ligging aan vaarwater / watergebonden logistiek	S4 Hoge milieucategorieën toegestaan	S5 Ruimtelijke en functionele geschiktheid voor bedrijven	W1 Lage ruimtelijke kwaliteit	W2 Klimaatkwetsbare inrichting	W3 Verkeers- en parkeerproblematiek	W4 Beperkte verblijfskwaliteit	W5 Bodem- en funderingsbeperkingen
kansen	1 O1 Watergebonden logistiek	3	5	5	3	3	3	5	5	3	3
	2 O2 Klimaatadaptieve herontwikkeling	3	5	3	1	3	5	5	3	5	3
	3 O3 Intensiever ruimtegebruik	5	5	3	5	5	3	3	1	3	3
	4 O4 Circulaire bedrijvigheid	3	3	3	5	5	3	3	3	3	1
	5 O5 Verbetering openbare ruimte	3	3	3	3	5	5	5	5	5	3
bedreigingen	1 T1 Klimaatverandering	3	3	3	3	3	3	5	1	3	5
	2 T2 Toenemende verkeersdruk	5	3	3	3	3	1	1	5	1	1
	3 T3 Hoge ontwikkelkosten	3	3	3	1	3	3	3	3	1	5
	4 T4 Milieubeperkingen	3	3	3	1	3	3	3	3	1	5
	5 T5 Netcongestie	3	3	3	3	3	1	1	3	1	1

HOOFDSTUK 3.2.1 STERKE CONFRONTATIE (5)

S2-O1: De sterke multimodale bereikbaarheid ondersteunt direct de ontwikkeling van watergebonden logistiek.

S3-O1: De ligging aan vaarwater maakt watergebonden transport en logistieke functies direct mogelijk.

S4-O4: De hoge milieucategorieën bieden ruimte voor circulaire en industriële bedrijfsactiviteiten.

S5-O3: De functionele inrichting en bedrijfsstructuur ondersteunen intensiever ruimtegebruik en verdichting.

W2-O2: Klimaatadaptieve herontwikkeling biedt een directe oplossing voor de klimaatkwetsbare inrichting van het gebied.

W4-O5: Verbetering van de openbare ruimte kan de beperkte verblijfskwaliteit direct versterken.

W3-O5: Verbetering van de openbare ruimte biedt mogelijkheden om verkeers- en parkeerknelpunten aan te pakken.

W5-T1: Klimaatverandering vergroot de risico's op bodemdaling en funderingsproblemen.

W5-T3: Bodem- en funderingsbeperkingen leiden direct tot hogere ontwikkelkosten.

W5-T4: Milieubeperkingen en bodemproblematiek hangen sterk samen door mogelijke sanering en technische maatregelen.

W3-T2: Toenemende verkeersdruk versterkt bestaande verkeers- en parkeerproblemen.

HOOFDSTUK 3.2.2 MIDDELMATIGE CONFRONTATIE (3)

S1-O2: De strategische ligging ondersteunt toekomstige klimaatbestendige ontwikkelingen, maar niet direct.

S2-T2: De bestaande infrastructuur kan verkeersdruk deels opvangen, maar lost deze niet volledig op.

S3-T1: De ligging aan water biedt kansen maar maakt de locatie tegelijkertijd gevoeliger voor klimaatinvloeden.

W1-O3: Intensiever ruimtegebruik kan bijdragen aan efficiëntere benutting van de ruimte, maar verbetert niet automatisch de ruimtelijke kwaliteit.

W2-T3: Klimaatmaatregelen kunnen extra investeringen vragen en daarmee ontwikkelkosten beïnvloeden.

W3-O4: Circulaire bedrijvigheid kan leiden tot efficiëntere logistieke processen en samenwerking.

HOOFDSTUK 3.2.3 ZWAKKE CONFRONTATIE (1)

W5-O4: Circulaire bedrijvigheid heeft slechts beperkte invloed op bodem- en funderingsbeperkingen.

W4-T5: Netcongestie heeft nauwelijks directe invloed op de verblijfskwaliteit van het gebied.

S4-T4: De hoge milieucategorieën hebben slechts een beperkte relatie met aanvullende milieubeperkingen.

W3-O3: Intensiever ruimtegebruik heeft slechts een beperkte directe relatie met bestaande verkeersproblemen.

W1-T2: De lage ruimtelijke kwaliteit staat grotendeels los van toenemende verkeersdruk.

HOOFDSTUK 3.3 FUNCTIEMATRIX

De functiematrix in tabel 4 is opgesteld om te beoordelen welke toekomstige functies het beste aansluiten bij de ruimtelijke en functionele kenmerken van de onderzoekslocatie aan de Giessenweg/Bornissehaven. De beoordeling is gebaseerd op de uitkomsten van de gebiedsanalyse en de lagenbenadering. Per criterium is een score van 1 tot en met 5 toegekend, waarbij 1 staat voor zeer beperkt geschikt en 5 voor zeer geschikt. Hierbij is gekeken naar de bereikbaarheid van de locatie, de ligging aan vaarwater, de aanwezige milieuruimte, de ruimtelijke opzet van de kavel en de fysieke kenmerken van de locatie.

Tabel 4

Functiematrix

Functie	Bereikbaarheid	Vaarwater	Milieuruimte	Ruimtelijke geschiktheid	Bodem/fysiek	Totaal
<i>Zware maakindustrie / productie</i>	5	3	5	5	4	22
<i>Logistiek & distributie</i>	5	4	4	4	3	20
<i>Watergebonden bedrijvigheid</i>	4	5	4	4	3	20
<i>Circulaire bedrijvigheid</i>	4	3	5	4	3	19
<i>Kantoorfuncties</i>	2	1	1	2	3	9

De functiematrix laat zien dat zware maakindustrie / productie het beste aansluit bij de huidige kenmerken van de locatie. Dit komt doordat de onderzoekslocatie onderdeel is van de Spaanse Polder, een bestaand bedrijventerrein waar bedrijfsmatige functies, productie, opslag en zwaardere bedrijfsactiviteiten ruimtelijk beter passen dan bijvoorbeeld kantoorfuncties. Daarnaast beschikt de locatie over een relatief grote kavel, goede ontsluiting en milieuruimte, waardoor productiegerichte bedrijvigheid hier functioneel goed kan worden ingepast.

HOOFDSTUK 3.3.1 ZWARE MAAKINDUSTRIE / PRODUCTIE

Zware maakindustrie en productie scoren het hoogst in de functiematrix, omdat deze functie sterk aansluit bij het bestaande karakter van de Spaanse Polder als bedrijventerrein. Op het criterium bereikbaarheid is een score van 5 punten toegekend. Productiebedrijven zijn afhankelijk van een goede bereikbaarheid voor vrachtverkeer, werknemers, leveranciers en afnemers. De ligging nabij hoofdontsluitingen en de aanwezigheid van een bestaande bedrijfsomgeving maken de locatie hiervoor geschikt.

Voor vaarwater is een score van 3 punten toegekend. Vaarwater is voor zware maakindustrie niet altijd noodzakelijk, omdat veel productiebedrijven vooral gebruikmaken van vervoer over de weg. Toch kan de ligging aan de Bornisshaven een meerwaarde hebben wanneer sprake is van aan- en afvoer van zware of volumineuze materialen. Daarom scoort deze functie hier gemiddeld.

Op het criterium milieuruimte krijgt zware maakindustrie de maximale score van 5 punten. Dit is een belangrijk argument, omdat zware maakindustrie vaak gepaard gaat met geluid, transportbewegingen, opslag, installaties en productieprocessen. Dergelijke functies passen niet goed in gemengde woongebieden, maar juist wel op een bedrijventerrein waar milieuruimte beschikbaar is. De hoge milieuruimte vormt daarom een sterke kwaliteit van de locatie.

Voor ruimtelijke geschiktheid is eveneens 5 punten toegekend. De kavel biedt voldoende ruimte voor productiehallen, opslag, laad- en loszones, manoeuvreerruimte en ondersteunende kantoorfuncties. Ook sluit de functie aan bij de bestaande bedrijfsstructuur van de Giessenweg, waar al verschillende vormen van productie, groothandel, automotive en bedrijfsinrichting aanwezig zijn.

Voor bodem/fysiek is een score van 4 punten gegeven. Een bedrijventerreinlocatie is in de basis geschikt voor zwaardere bedrijfsbebouwing en intensief gebruik. Wel blijft aanvullend technisch onderzoek nodig naar onder andere draagkracht, fundering en eventuele bodemkwaliteit. Daarom is geen maximale score gegeven, maar wel een hoge score.

HOOFDSTUK 3.3.2 LOGISTIEK & DISTRIBUTIE

Logistiek en distributie scoren ook hoog, vooral door de goede bereikbaarheid en de ligging binnen een bestaand bedrijventerrein. Op bereikbaarheid is een score van 5 punten toegekend, omdat logistieke functies afhankelijk zijn van goede ontsluiting voor vrachtverkeer. De locatie is hiervoor geschikt door de ligging aan de Giessenweg en de nabijheid van belangrijke verkeersroutes.

Voor vaarwater is 4 punten toegekend. De ligging aan de Bornisshaven biedt kansen voor multimodaal transport, maar logistiek en distributie zijn in de praktijk vaak vooral gericht op wegtransport. Het water vormt dus een kans, maar is niet altijd bepalend voor de functie.

Op milieuruimte scoort logistiek 4 punten. Logistieke bedrijven veroorzaken verkeersbewegingen, geluid en laad- en losactiviteiten. Dit past goed binnen de Spaanse Polder, maar de milieubelasting is meestal minder zwaar dan bij zware maakindustrie of productie. Daarom is hier geen maximale score toegekend.

Voor ruimtelijke geschiktheid krijgt logistiek 4 punten. De kavel biedt ruimte voor opslag, distributie en manoeuvreerruimte. Wel kan een volledige logistieke invulling veel buitenruimte vragen en extra verkeersdruk veroorzaken. Voor bodem/fysiek is 3 punten gegeven, omdat intensief vrachtverkeer en zware belasting nader technisch onderzocht moeten worden.

HOOFDSTUK 3.3.3 WATERGEBONDEN BEDRIJVGHEID

Watergebonden bedrijvigheid scoort hoog vanwege de directe ligging aan de Bornisshaven. Voor bereikbaarheid is 4 punten toegekend. De locatie is zowel via de weg als via het water bereikbaar, maar de daadwerkelijke haalbaarheid hangt af van de kade, vaarroute, laad- en losmogelijkheden en benodigde investeringen.

Op vaarwater scoort deze functie 5 punten. Dit is de belangrijkste kwaliteit voor watergebonden bedrijvigheid. De ligging aan de Bornisshaven maakt het mogelijk om vervoer over water te onderzoeken en de kavel eventueel te koppelen aan de bestaande waterstructuur.

Voor milieuruimte is 4 punten toegekend. Watergebonden bedrijvigheid kan geluid, opslag en laad- en losactiviteiten veroorzaken. De Spaanse Polder biedt hiervoor ruimte, maar niet elke vorm van watergebonden bedrijvigheid past automatisch bij de gewenste uitstraling van de locatie.

De ruimtelijke geschiktheid is beoordeeld met 4 punten, omdat de kavel voldoende omvang heeft en direct aan het water ligt. Wel vraagt deze functie om specifieke inrichting, zoals kadelengte, opslagruimte en logistieke zones. Voor

bodem/fysiek is 3 punten gegeven, omdat de technische haalbaarheid van een kadeontwikkeling nader onderzocht moet worden.

HOOFDSTUK 3.3.4 CIRCULAIRE BEDRIJVGHEID

Circulaire bedrijvigheid scoort relatief hoog, omdat deze functie aansluit bij actuele duurzaamheidsambities en bij de toekomstige ontwikkeling van bedrijventerreinen. Voor bereikbaarheid is 4 punten toegekend, omdat circulaire bedrijven vaak afhankelijk zijn van aan- en afvoer van materialen. De locatie is hiervoor geschikt door de ligging binnen de Spaanse Polder.

Voor vaarwater is 3 punten toegekend. De ligging aan de Bornissehaven kan kansen bieden voor circulaire materiaalstromen, maar dit is niet voor alle circulaire bedrijven noodzakelijk of realistisch. Veel circulaire functies zijn gericht op reparatie, hergebruik, verwerking of opslag en gebruiken vooral wegtransport.

Op milieuruimte scoort circulaire bedrijvigheid 5 punten. Circulaire activiteiten vragen vaak ruimte voor opslag, verwerking, sortering of productie. Deze functies passen beter op een bedrijventerrein dan in een gemengd stedelijk gebied.

Voor ruimtelijke geschiktheid is 4 punten toegekend. De kavel biedt voldoende ruimte voor circulaire bedrijvigheid, maar deze functie vraagt wel om een zorgvuldige inrichting. Zonder goede inpassing kan opslag of verwerking rommelig ogen, wat kan botsen met de zichtbaarheid van de locatie vanaf de snelweg. Voor bodem/fysiek is 3 punten gegeven, omdat de fysieke geschiktheid afhankelijk is van het type circulaire activiteit.

HOOFDSTUK 3.3.5 KANTOORFUNCTIES

Kantoorfuncties scoren het laagst, omdat deze functie beperkt aansluit bij de locatiekenmerken. Voor bereikbaarheid is 2 punten toegekend. Hoewel de locatie met de auto bereikbaar is, is een zelfstandige kantoorfunctie meestal ook afhankelijk van goede ov-bereikbaarheid, fietsverbindingen en een aantrekkelijke verblijfsomgeving. De Spaanse Polder heeft vooral een bedrijfsmatig en verkeersgericht karakter.

Voor vaarwater is 1 punt toegekend. De ligging aan de Bornissehaven heeft voor kantoren nauwelijks functionele waarde. Het water kan wel bijdragen aan uitstraling, maar speelt geen belangrijke rol in de bedrijfsvoering.

Op milieuruimte scoort kantoor 1 punt. Kantoorfuncties hebben weinig milieuruimte nodig en benutten de kwaliteiten van een bedrijventerrein met hogere milieucategorieën daardoor onvoldoende. Zelfstandige kantoren zouden bovendien ruimte innemen die beter gebruikt kan worden voor bedrijfsfuncties die juist afhankelijk zijn van deze milieuruimte.

Voor ruimtelijke geschiktheid is 2 punten toegekend. Een kantoorfunctie kan wel passend zijn als ondersteunend onderdeel van een productiebedrijf, logistiek bedrijf of showroom, maar minder als zelfstandige hoofdontwikkeling. Voor bodem/fysiek is 3 punten gegeven, omdat de fysieke uitvoerbaarheid van kantoren op zichzelf mogelijk is, maar dit niet betekent dat de functie ruimtelijk of economisch het meest passend is.

HOOFDSTUK 3.4 CONCLUSIE

Op basis van de uitgevoerde SWOT-analyse, confrontatiematrix en functiematrix kan worden geconcludeerd dat de onderzoekslocatie aan de Giessenweg/Bornissehaven in de Spaanse Polder een sterke positie heeft als functioneel en economisch bedrijventerrein, met duidelijke kansen voor verdere ontwikkeling binnen de logistieke en watergebonden sector.

Uit de SWOT-analyse blijkt dat de locatie beschikt over belangrijke sterke punten zoals de strategische ligging binnen de Rotterdamse regio, de multimodale bereikbaarheid, de directe ligging aan vaarwater en de ruime milieucategorieën die zware bedrijvigheid mogelijk maken. Tegelijkertijd komen ook duidelijke zwaktes naar voren, zoals de lage ruimtelijke kwaliteit, de klimaatkwetsbare inrichting, de verkeers- en parkeerproblematiek en de bodem- en funderingsbeperkingen. Deze factoren beperken de huidige belevings- en gebruikskwaliteit van het gebied, maar vormen tegelijkertijd ook aanknopingspunten voor verbetering.

De confrontatiematrix laat zien dat vooral sterke relaties bestaan tussen de bestaande zwaktes en externe kansen en bedreigingen. Met name de thema's klimaatadaptatie, verbetering van de openbare ruimte en bodem- en funderingsproblematiek spelen hierin een centrale rol. Daarnaast blijkt dat de ligging aan vaarwater en de multimodale bereikbaarheid belangrijke kwaliteiten zijn die kansen bieden om verkeersdruk te verminderen en de logistieke structuur te versterken. De matrix bevestigt daarmee dat de grootste ontwikkelkansen liggen in het benutten van de bestaande infrastructuurle en ruimtelijke kwaliteiten, gecombineerd met het verbeteren van de huidige tekortkomingen.

De functiematrix vertaalt deze inzichten naar concrete gebruiksfuncties. Hieruit blijkt dat zware maakindustrie/productie het meest kansrijk is, doordat deze functie sterk aansluit op de hoge milieucategorieën, de bereikbaarheid en de ruimtelijke opzet van de kavel. De locatie ligt binnen een bestaand bedrijventerrein waar productie, opslag, logistiek en zwaardere bedrijvigheid ruimtelijk en functioneel passen. Logistiek, watergebonden bedrijvigheid en circulaire bedrijvigheid blijven eveneens kansrijk, maar vragen om een zorgvuldigere afweging vanwege ruimtebeslag, verkeersdruk, kade-investeringen, energiegebruik en uitstraling. Kantoorfuncties zijn het minst passend als zelfstandige hoofdfunctie, omdat zij de aanwezige milieuruimte onvoldoende benutten. Wel kunnen kantoorfuncties ondersteunend zijn aan een productie- of maakindustriële programma.

Samenvattend kan worden gesteld dat de toekomstige ontwikkeling van het gebied voornamelijk moet worden gezocht in een versterking van de logistieke en industriële functie, met nadruk op watergebonden en circulaire ontwikkelingen. Tegelijkertijd ligt er een belangrijke opgave in het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit, klimaatbestendigheid en infrastructuur, zodat het gebied toekomstbestendig en aantrekkelijker wordt voor zowel bedrijven als gebruikers.

BIJLAGE 9: HOOFDSTUK 4: BELEIDS- EN JURIDISCHE ANALYSE

De kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven bevindt zich in de Spaanse Polder, een grootschalig en functioneel bedrijventerrein binnen Rotterdam. Binnen dit type gebied spelen beleidskaders een belangrijke rol, aangezien deze richting geven aan de ontwikkeling, het gebruik en de toekomstbestendigheid van het bedrijventerrein.

In deze beleidsanalyse wordt een beeld geschetst van de relevante beleidsstukken op zowel gemeentelijk als gebiedsniveau. Hierbij wordt onder andere ingegaan op economische ambities, ruimtelijke ontwikkeling, veiligheid, duurzaamheid en de rol van bedrijventerreinen binnen de stad. Door deze beleidsdoelen in samenhang te analyseren, wordt inzicht verkregen in de richting die de gemeente geeft aan de ontwikkeling van de Spaanse Polder en welke randvoorwaarden daarbij van toepassing zijn.

Aansluitend op de beleidsanalyse wordt een juridische analyse uitgevoerd, waarin de belangrijkste wet- en regelgeving wordt behandeld die van invloed is op het plangebied. Hierbij wordt onder andere gekeken naar het bestemmingsplan, milieuwetgeving en de kaders vanuit de Omgevingswet. Deze juridische context bepaalt in sterke mate welke ontwikkelingen wel en niet mogelijk zijn binnen het gebied.

Door het combineren van de beleidsmatige en juridische analyse ontstaat een duidelijk kader waarbinnen het plangebied zich kan ontwikkelen. De inzichten die hieruit voortkomen maken het mogelijk om kansen en beperkingen scherp in beeld te brengen en vormen daarmee een essentiële basis voor de verdere uitwerking van het ontwikkelvoorstel.

HOOFDSTUK 4.1 LANDELIJK BELEIDSDOEL

Dit hoofdstuk beschrijft het belangrijkste landelijke beleidsdoel die richting geeft aan de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Nederland. Het gaat hierbij om nationale keuzes rondom het gebruik van schaarse ruimte, de versterking van de economie en de transitie naar een duurzame en toekomstbestendige leefomgeving. Deze beleidskaders vormen het uitgangspunt voor ruimtelijke ontwikkelingen op regionaal en lokaal niveau.

HOOFDSTUK 4.1.1 NOTA RUIMTE 2025

De Nota Ruimte (2025) benadrukt het strategische belang van bedrijventerreinen binnen de nationale ruimtelijke economie. Door de toenemende druk op de beschikbare ruimte in Nederland en de groeiende ruimtevrage vanuit wonen, energie, mobiliteit en natuur, wordt het efficiënter benutten van bestaande werklocaties steeds belangrijker. Bedrijventerreinen worden hierin gezien als cruciale dragers van de economie, omdat zij ruimte bieden aan productie, logistiek, circulaire activiteiten en bedrijven die niet goed passen binnen gemengde stedelijke gebieden. Het beleid richt zich daarom op het versterken en optimaliseren van bestaande bedrijventerreinen in plaats van grootschalige uitbreiding.

Binnen dit kader wordt specifiek aandacht besteed aan watergebonden bedrijventerreinen. De Nota Ruimte benadrukt dat deze locaties van groot belang zijn voor de nationale economie, omdat zij direct verbonden zijn met logistieke netwerken over water en ruimte bieden aan milieubelastende en grootschalige bedrijvigheid. In het beleid wordt hierbij expliciet gesteld: “Denk bijvoorbeeld aan bedrijventerreinen die ook over water bereikbaar zijn of plek kunnen bieden aan bedrijven die milieuhinder veroorzaken. Juist door de ruimte op bedrijventerreinen beter te benutten, kan lokaal de productiviteit worden verhoogd.” Hiermee wordt onderstreept dat watergebonden bedrijventerreinen een belangrijke rol spelen in het efficiënt organiseren van economische activiteiten binnen een schaarse ruimte.

Watergebonden bedrijventerreinen worden in de Nota Ruimte gezien als strategische locaties binnen het logistieke en industriële netwerk van Nederland. Door hun ligging aan vaarwegen kunnen zij functioneren als knooppunten voor overslag en goederenvervoer. Dit maakt hen geschikt voor functies die een sterke afhankelijkheid hebben van zware logistiek, opslag of milieuruimte. Daarnaast dragen deze locaties bij aan het ontlasten van het wegennet, doordat transport over water een alternatief biedt voor wegvervoer. Dit sluit aan bij de bredere doelstelling om het mobiliteitssysteem efficiënter en duurzamer in te richten.

Een belangrijk uitgangspunt binnen het beleid is het intensiever benutten van bestaande bedrijventerreinen. De Nota Ruimte stelt dat economische groei niet langer vanzelfsprekend gepaard kan gaan met nieuwe ruimteclaims. Daarom wordt ingezet op verdichting, herstructurering en beter gebruik van bestaande infrastructuur. Dit betekent dat bedrijventerreinen niet alleen behouden moeten blijven, maar ook functioneel geoptimaliseerd moeten worden om hun economische bijdrage te vergroten. De nadruk ligt hierbij op productiviteitsverhoging per hectare en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit van werklocaties.

Daarnaast speelt duurzaamheid een belangrijke rol binnen de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Watergebonden bedrijventerreinen dragen hieraan bij doordat zij multimodale logistiek mogelijk maken, waarbij transport over water een efficiënter en vaak duurzamer alternatief vormt voor wegtransport. Dit helpt niet alleen bij het verminderen van CO₂-

uitstoot, maar ook bij het beperken van congestie op het wegennet, met name in stedelijke regio's waar de druk op infrastructuur hoog is (Rijksoverheid, 2025).

Relevante beleidslijnen (Rijksoverheid, 2025):

- Behoud en versterking van bestaande bedrijventerreinen.
- Intensiever en efficiënter benutten van werklocaties.
- Versterken van watergebonden en multimodale bedrijvigheid.
- Faciliteren van milieubelastende en logistieke functies op geschikte locaties.
- Verhogen van de productiviteit en ruimtelijke efficiëntie.

Behoud en versterking van bestaande bedrijventerreinen

De Nota Ruimte benadrukt dat bestaande bedrijventerreinen essentieel zijn voor de nationale economie. In plaats van uitbreiding ligt de nadruk op het behouden en versterken van deze locaties als economische motoren binnen het stedelijk en regionaal netwerk (Rijksoverheid, 2025).

Intensiever en efficiënter benutten van werklocaties

Het beleid stuurt op een betere benutting van bestaande ruimte door verdichting en herstructurering. Hierdoor kan economische groei plaatsvinden zonder extra ruimtebeslag, wat bijdraagt aan een efficiënter ruimtegebruik (Rijksoverheid, 2025).

Versterken van watergebonden en multimodale bedrijvigheid

Watergebonden locaties worden gezien als strategische schakels binnen logistieke ketens. Door de combinatie van water-, weg- en eventueel spoortransport wordt een duurzamer en efficiënter logistiek systeem mogelijk gemaakt (Rijksoverheid, 2025).

Faciliteren van milieubelastende en logistieke functies

Bedrijventerreinen blijven noodzakelijk voor functies die niet passen binnen gemengde stedelijke gebieden. Watergebonden locaties bieden hierbij ruimte voor bedrijven met hogere milieucategorieën en grootschalige logistiek (Rijksoverheid, 2025).

Verhogen van de productiviteit en ruimtelijke efficiëntie

Door beter gebruik te maken van bestaande bedrijventerreinen kan de economische productiviteit per hectare worden verhoogd. Dit is een belangrijk uitgangspunt binnen de nationale ruimtelijke strategie (Rijksoverheid, 2025).

HOOFDSTUK 4.2 REGIONAAL BELEIDSDOEL

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van het belangrijkste regionale beleidsdoel die richting geeft aan ruimtelijke en economische ontwikkelingen in Zuid-Holland. Hierbij wordt ingegaan op de manier waarop de regio omgaat met de toenemende ruimtedruk, de transitie naar een duurzame en circulaire economie en de rol van bestaande stedelijke en economische gebieden. De beleidsdoelen vormen samen het kader waarbinnen toekomstige gebiedsontwikkelingen moeten worden afgewogen en vormgegeven.

HOOFDSTUK 4.2.1 RUIMTELIJKE ECONOMISCHE VISIE 2025 - 2050

Dit beleidsdocument van de provincie Zuid-Holland geeft inzicht in de belangrijkste ruimtelijke en economische opgaven binnen de regio. Centraal staan de toenemende druk op de beschikbare ruimte, de rol van bestaande bedrijventerreinen en de transitie naar een duurzamere en circulaire economie. Het document beschrijft daarnaast de randvoorwaarden vanuit water, bodem, energie en infrastructuur die steeds bepalender worden voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen (Provincie Zuid-Holland, 2024).

HOOFDSTUK 4.2.1.1 DRUK OP DE RUIMTE

In het beleidsdocument wordt duidelijk dat de druk op de ruimte in Zuid-Holland groot is en de komende jaren verder zal toenemen. Verschillende functies, zoals wonen, werken en infrastructuur, concurreren met elkaar om dezelfde ruimte. Tegelijkertijd is het niet meer mogelijk om onbeperkt nieuwe ruimte te creëren, zoals in het verleden gebeurde.

Voor de Spaanse Polder betekent dit dat de ontwikkeling van het gebied vooral binnen de bestaande ruimte moet plaatsvinden. Er is weinig mogelijkheid om uit te breiden, waardoor keuzes gemaakt moeten worden over hoe de beschikbare ruimte wordt gebruikt. Dit vraagt om een efficiëntere inrichting van het gebied (Provincie Zuid-Holland, 2024).

HOOFDSTUK 4.2.1.2 WATER EN BODEM ALS RANDVOORWAARDE

Het document geeft aan dat water en bodem steeds belangrijker worden bij ruimtelijke keuzes. Door klimaatverandering en andere ontwikkelingen worden de grenzen van het water- en bodemsysteem bereikt. Dit betekent dat niet alles meer mogelijk is en dat hier rekening mee gehouden moet worden.

Voor de Spaanse Polder betekent dit dat toekomstige ontwikkelingen moeten aansluiten bij de mogelijkheden van de ondergrond en het watersysteem. Dit kan invloed hebben op de manier waarop gebouwd wordt en hoe het gebied wordt ingericht (Provincie Zuid-Holland, 2024).

HOOFDSTUK 4.2.1.3 BEDRIJVENTERREINEN EN ECONOMISCHE FUNCTIE

Bedrijventerreinen spelen een belangrijke rol in de economie van Zuid-Holland. Ze bieden ruimte aan veel bedrijven en zorgen voor een groot deel van de werkgelegenheid. Op deze terreinen zitten onder andere logistieke bedrijven, industrie en circulaire activiteiten.

Voor de Spaanse Polder betekent dit dat het gebied een belangrijke economische functie heeft en dat deze behouden moet blijven. Het is ook een plek waar veranderingen in de economie zichtbaar worden, zoals de overgang naar duurzamere en circulaire vormen van bedrijvigheid (Provincie Zuid-Holland, 2024).

HOOFDSTUK 4.2.1.4 EFFICIËNT GEBRUIK VAN RUIMTE

Omdat ruimte schaars is, wordt in het document sterk ingezet op het beter benutten van bestaande bedrijventerreinen. Dit betekent dat de ruimte die er al is intensiever gebruikt moet worden.

Voor de Spaanse Polder houdt dit in dat er gekeken moet worden naar hoe de huidige ruimte slimmer kan worden ingericht. Dit kan bijvoorbeeld door functies te combineren of door bestaande kavels beter te benutten (Provincie Zuid-Holland, 2024).

HOOFDSTUK 4.2.1.5 TOENEMENDE VRAAG NAAR RUIMTE

De vraag naar ruimte voor bedrijvigheid neemt toe, vooral voor logistiek en industrie. Tegelijkertijd verdwijnt er ook ruimte doordat bedrijventerreinen worden omgevormd naar andere functies, zoals woningbouw.

Dit zorgt voor extra druk op bestaande bedrijventerreinen zoals de Spaanse Polder. Het is daarom belangrijk om deze gebieden te behouden voor bedrijvigheid en zorgvuldig om te gaan met de beschikbare ruimte (Provincie Zuid-Holland, 2024).

HOOFDSTUK 4.2.1.6 CIRCULAIRE ECONOMIE EN TRANSITIE

De overgang naar een circulaire economie vraagt om nieuwe vormen van ruimtegebruik. Activiteiten zoals recycling, opslag en verwerking van materialen hebben ruimte nodig. Daarnaast is er tijdelijk extra ruimte nodig omdat oude en nieuwe systemen naast elkaar bestaan.

Voor de Spaanse Polder betekent dit dat het gebied een rol kan spelen in deze transitie. Het kan ruimte bieden aan nieuwe circulaire activiteiten en daarmee bijdragen aan een duurzamere economie (Provincie Zuid-Holland, 2024).

HOOFDSTUK 4.2.1.7 ENERGIE EN INFRASTRUCTUUR

Een ander belangrijk thema is energie. Bedrijven hebben steeds meer energie nodig, terwijl de capaciteit van het elektriciteitsnet onder druk staat. Dit kan problemen opleveren voor nieuwe ontwikkelingen.

Voor de Spaanse Polder betekent dit dat er rekening gehouden moet worden met de beschikbaarheid van energie en de ruimte die nodig is voor nieuwe infrastructuur. Dit kan invloed hebben op de mogelijkheden voor groei en ontwikkeling (Provincie Zuid-Holland, 2024).

HOOFDSTUK 4.2.1.8 SELECTIEVE GROEI EN KEUZES MAKEN

In het document wordt aangegeven dat niet alle economische activiteiten automatisch ruimte krijgen. Er wordt gekeken naar welke activiteiten bijdragen aan een duurzame en toekomstbestendige economie.

Dit wordt ook wel 'license to operate' genoemd. Bedrijven moeten laten zien dat zij bijdragen aan maatschappelijke doelen. Voor de Spaanse Polder betekent dit dat de keuze voor bedrijven en functies steeds belangrijker wordt (Provincie Zuid-Holland, 2024).

HOOFDSTUK 4.2.1.9 PRIORITEIT IN TYPE BEDRIJVIGHEID

De provincie geeft prioriteit aan bepaalde soorten bedrijvigheid. Dit zijn onder andere basisvoorzieningen, circulaire bedrijven en innovatieve maakindustrie.

Voor de Spaanse Polder betekent dit dat deze typen bedrijven meer kans hebben om zich te vestigen of te blijven. Andere bedrijven kunnen op termijn minder ruimte krijgen als ze niet bijdragen aan de gewenste ontwikkeling (Provincie Zuid-Holland, 2024).

HOOFDSTUK 4.3 OVERZICHT BELEIDSDOELEN ROTTERDAM

Rotterdam heeft verschillende beleidsdocumenten opgesteld waarin ambities en doelstellingen voor de toekomstige ontwikkeling van de stad zijn vastgelegd. Deze beleidsstukken geven richting aan thema's zoals economie, ruimtelijke ontwikkeling, duurzaamheid, mobiliteit, klimaatadaptatie en energietransitie. De beleidsdoelen vormen daarmee een belangrijk kader voor ruimtelijke ontwikkelingen en herontwikkelingsprojecten binnen de gemeente.

In deze beleidsanalyse worden verschillende Rotterdamse beleidsdocumenten onderzocht om inzicht te krijgen in de gemeentelijke ambities en uitgangspunten die relevant zijn voor de onderzoekslocatie. Hierbij wordt gekeken naar beleidsdoelen op stedelijk niveau en naar de manier waarop deze doorwerken binnen bedrijventerreinen zoals de Spaanse Polder.

De beleidsanalyse richt zich op de volgende thema's:

- Economisch
- Fysiek /ruimtelijk
- Veiligheid
- Klimaatadaptatie
- Energietransitie
- Circulariteit

HOOFDSTUK 4.3.1 PROGRAMMAKADER ROTTERDAMS WEERWOORD 2030

Het Programmakader Rotterdam WeerWoord 2030 (z.d.) biedt richtlijnen voor iedereen die werkt aan de stad, met als doel Rotterdam klimaatbestendig in te richten. Het kader benoemt de belangrijkste klimaatopgaven en vertaalt deze naar concrete beleidsdoelen en handelingsrichtingen.

De stad onderscheidt zes klimaatopgaven: extreme neerslag, overstromingen, hitte, droogte, grondwater en bodemdaling. Hieronder worden de belangrijkste beleidsdoelen per thema samengevat.

HOOFDSTUK 4.3.1.1 NEERSLAG

Het beleidsdoel voor neerslag is het beperken en voorkomen van wateroverlast als gevolg van extreme regenbuien. Door klimaatverandering neemt de intensiteit van piekbuien toe, waardoor het stedelijk watersysteem vaker onder druk komt te staan. Rotterdam wil daarom toewerken naar een stad waarin water tijdelijk kan worden opgevangen, vastgehouden en vertraagd wordt afgevoerd.

Daarbij wordt het stedelijk watersysteem niet langer als losse onderdelen gezien, maar als één samenhangend geheel van riolering, oppervlaktewater en openbare ruimte. Ook wordt er sterk ingezet op het vergroten van de sponswerking van de stad, zodat regenwater beter kan infiltreren in de bodem en minder snel tot overlast leidt (Rotterdams Weerwoord, z.d.).

Oplossingsrichtingen neerslag (Rotterdams Weerwoord, z.d.):

- Het stedelijk watersysteem integraal klimaatbestendig inrichten met voldoende capaciteit voor extreme neerslag.
- Vergroten van de sponswerking door lokale waterberging en verbetering van infiltratie.
- Uitbreiden en optimaliseren van het oppervlaktewatersysteem in de samenwerking met waterschappen.
- Stimuleren van een gescheiden rioolstelsel voor vuilwater en hemelwater.
- Bij nieuwe ontwikkelingen inzetten op infiltratie, buffering, vasthouden en hergebruik van regenwater.

HOOFDSTUK 4.3.1.2 OVERSTROMING

Het doel binnen deze opgave is het beschermen van Rotterdam en haar inwoners tegen overstromingen vanuit zee, rivieren en buitendijkse gebieden. De stad blijft afhankelijk van waterkeringen, maar de aanpak richt zich steeds meer op een bredere ruimtelijke benadering waarin ook de inrichting van de stad zelf een rol speelt in waterveiligheid.

Niet alleen technische bescherming is belangrijk, maar ook ruimtelijke keuzes, risicobewust bouwen en voorbereiding op noodsituaties. Daarbij wordt gekeken naar zowel de korte als lange termijn, zoals zeespiegelstijging en veranderende rivierafvoeren (Rotterdams Weerwoord, z.d.).

Oplossingsrichtingen overstroming (Rotterdams Weerwoord, z.d.):

- Waterkeringen op orde houden volgens actuele veiligheidsnormen en rekening houden met ruimtelijke inpassing.
- Buitendijkse gebieden gefaseerd aanpassen aan zeespiegelstijging.
- In de gehele stad rekening houden met overstromingsrisico's bij bebouwing en inrichting.
- Extra bescherming van vitale en kwetsbare functies.
- Opstellen en onderhouden van evacuatie- en crisisplannen.
- Vergroten van bewustwording bij bewoners en bedrijven over overstromingsrisico's.

HOOFDSTUK 4.3.1.3 HITTE

Het doel van het hittebeleid is het beperken van hittestress en het leefbaar houden van de stad tijdens steeds warmere zomers. De stad warmt sneller op door de hoeveelheid verharding en beperkte ventilatie, waardoor het hitte-eilandeffect versterkt wordt. Rotterdam zet daarom in op een koelere en beter leefbare stad, zowel in de openbare ruimte als in gebouwen.

Belangrijk is dat niet alleen de temperatuur wordt verlaagd, maar ook dat plekken worden gecreëerd waar mensen verkoeling kunnen vinden en langer comfortabel buiten kunnen verblijven. Daarnaast speelt bescherming van kwetsbare groepen een belangrijke rol (Rotterdams Weerwoord, z.d.).

Oplossingsrichtingen hitte (Rotterdams Weerwoord, z.d.):

- Tegengaan van het hitte-eilandeffect door vergroening, ontharding en betere ventilatie.
- Realiseren van koele en aantrekkelijke verblijfsplekken in de stad.
- Verlagen van binnentemperaturen in gebouwen met duurzame maatregelen zoals zonwering.
- Bewustwording van hitte-effecten, met focus op kwetsbare groepen.
- Hittebestendig maken van infrastructuur en vitale functies zoals waterleidingen en bruggen.

HOOFDSTUK 4.3.1.4 DROOGTE, GRONDWATER EN BODEMDALING

Het doel van deze opgave is het behouden van een robuust water- en bodemsysteem dat bestand is tegen toenemende droogte en bodemdaling. De ondergrond speelt hierbij een steeds belangrijkere rol in ruimtelijke keuzes, omdat deze direct invloed heeft op de stabiliteit en toekomstbestendigheid van de stad.

Rotterdam wil beter sturen op de relatie tussen bodem, water en bebouwing. Dit betekent dat ruimtelijke ontwikkelingen steeds meer worden afgestemd op de eigenschappen van de ondergrond en de beschikbaarheid van water (Rotterdams Weerwoord, z.d.).

Oplossingsrichtingen droogte, grondwater en bodemdaling (Rotterdams Weerwoord, z.d.):

- Bodem en grondwater sterker laten sturen in ruimtelijke planning.
- Bodemdaling beperken door lichtere bouwmaterialen en waar mogelijk ophoging.
- Vergroten van de sponswerking van de bodem.
- Bebouwing afstemmen op lokale grondwaterstanden.
- Beperken van watervraag tijdens droge periodes.
- Klimaatbestendig maken van stedelijk groen door aangepaste beplanting en groeiomstandigheden.
- Bijdragen aan een robuust regionaal zoetwatersysteem.

HOOFDSTUK 4.3.2 PROGRAMMA MULTIFUNCTIONELE DAKEN

Dit beleidsprogramma van Duurzaam010 (2019) richt zich op het transformeren van Rotterdamse daken van enkelvoudig gebruikte oppervlakken naar multifunctionele ruimtes. Het doel is om het dakoppervlak structureel in te zetten als onderdeel van de stedelijke opgave, door functies als waterberging, vergroening, energieopwekking en biodiversiteitsversterking te combineren in één integraal daklandschap.

Het programma speelt in op stedelijke uitdagingen zoals klimaatverandering, wateroverlast, hittestress, energietransitie en verlies aan biodiversiteit. Door daken multifunctioneel in te zetten kunnen deze opgaven gelijktijdig worden aangepakt. Denk hierbij aan de combinatie van waterberging, vergroening, energieopwekking (zoals zonnepanelen), recreatief gebruik en het versterken van biodiversiteit.

Binnen het beleid worden verschillende daktypen en functies onderscheiden die met elkaar gecombineerd kunnen worden, zoals groene, blauwe, gele en rode daken. Deze functiemix zorgt ervoor dat daken niet langer losse, ongebruikte oppervlakken zijn, maar actief bijdragen aan de leefbaarheid en duurzaamheid van de stad (Duurzaam010, 2019).

Relevante doelen (Duurzaam010, 2019):

- Klimaatadaptatie versterken.
- Verduurzaming van de energievoorziening.
- Ontwikkeling van een integraal daklandschap.

Klimaatadaptatie versterken

Het programma zet sterk in op het verminderen van klimaatrisico's in de stad, zoals wateroverlast en hittestress. Door daken in te zetten voor waterberging en vergroening wordt de stedelijke omgeving beter bestand tegen extreme weersomstandigheden. Dit maakt gebouwen en gebieden toekomstbestendiger binnen een veranderend klimaat (Duurzaam010, 2019).

Verduurzaming van de energievoorziening

Een belangrijk doel is het benutten van daken voor duurzame energieopwekking, met name via zonnepanelen en innovatieve energiesystemen. Dit draagt bij aan de energietransitie en vermindert de afhankelijkheid van fossiele energie, wat essentieel is voor toekomstbestendig vastgoed (Duurzaam010, 2019).

Ontwikkeling van een integraal daklandschap

Het beleid stuurt op een verschuiving van losse dakfuncties naar een samenhangend systeem van multifunctionele daken. Hierdoor worden daken structureel onderdeel van de stedelijke infrastructuur en ruimtelijke strategie, wat ruimte-efficiëntie en integrale gebiedsontwikkeling in de toekomst ondersteunt (Duurzaam010, 2019).

HOOFDSTUK 4.3.3 ROTTERDAMSE MOBILITEITSAANPAK

De Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (2020) is een strategisch beleidsdocument waarin de toekomstige ontwikkeling van mobiliteit in Rotterdam wordt geschetst. Het document beschrijft de noodzaak van een fundamentele transitie in het mobiliteitssysteem, veroorzaakt door toenemende verstedelijking, beperkte fysieke ruimte en groeiende duurzaamheidsopgaven.

Centraal staat de verschuiving van een traditioneel mobiliteitssysteem, waarin de auto dominant is, naar een integraal en duurzaam systeem waarin lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit de hoofdrol spelen. Mobiliteit wordt hierbij niet langer gezien als een doel op zich, maar als een middel dat moet bijdragen aan de leefbaarheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de stad.

Het benadrukt wordt dat de druk op de stedelijke ruimte toeneemt en dat het huidige ruimtegebruik door automobilititeit inefficiënt is. Daarom wordt ingezet op een herverdeling van de openbare ruimte, waarbij de auto minder centraal staat en ruimte ontstaat voor andere stedelijke functies zoals groen, verblijfskwaliteit en verdichting (Gemeente Rotterdam, 2020).

Relevante doelen (Gemeente Rotterdam, 2020):

- Verschuiving naar duurzame en actieve mobiliteit (fiets, lopen, OV).
- Herverdeling van de stedelijke ruimte ten gunste van duurzame modaliteiten.
- Verbeteren van verkeersveiligheid en conflictreductie tussen modaliteiten.
- Versterken van loopvriendelijke en toegankelijke stedelijke netwerken.

Verschuiving duurzame en actieve mobiliteit

Het beleid stuurt op een structurele verschuiving in mobiliteitsgedrag, waarbij in 2040 de fiets en het openbaar vervoer een groter aandeel hebben dan de auto in stedelijke verplaatsingen. Met name lopen en fietsen worden versterkt als belangrijkste vervoerswijzen in de stad, passend bij de groeiende stedelijke dichtheid (Gemeente Rotterdam, 2020).

Herverdeling stedelijke ruimte

Door de sterke groei van fiets-, OV- en loopverplaatsingen moet de openbare ruimte opnieuw worden verdeeld. Dit betekent dat fietsers, voetgangers en openbaar vervoer meer fysieke ruimte en prioriteit krijgen ten opzichte van de auto, vooral op stadsstraten en in de binnenstad (Gemeente Rotterdam, 2020).

Verbeteren verkeersveiligheid en conflictreductie

Een belangrijk doel is het terugdringen van autoverkeer, met name ritten waarvoor alternatieve vervoersmiddelen beschikbaar zijn (zoals korte ritten onder 15 km of routes met goede OV- en fietsverbindingen). De auto blijft aanwezig, maar krijgt een minder dominante positie (Gemeente Rotterdam, 2020).

Versterken loopvriendelijke en toegankelijke netwerken

Er wordt ingezet op aantrekkelijke en obstakelvrije looproutes in buurten en wijken, zodat dagelijkse voorzieningen goed bereikbaar blijven te voet. Lopen wordt nadrukkelijk gezien als essentieel onderdeel van het mobiliteitssysteem, vooral in combinatie met OV-gebruik (Gemeente Rotterdam, 2020).

HOOFDSTUK 4.3.4 BELEIDSREGEL PARKEERNORMEN AUTO EN FIETS

Dit beleidsdocument van de gemeente Rotterdam (2025) stelt nieuwe parkeernormen vast voor zowel auto- als fietsparkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen. De beleidsregel is opgesteld om beter aan te sluiten op de Rotterdamse mobiliteitstransitie, waarin wordt gestuurd op minder autogebruik, meer duurzame mobiliteit en efficiënter ruimtegebruik in de stad.

De kern van het beleid is dat parkeernormen niet langer alleen gericht zijn op het faciliteren van autogebruik, maar worden ingezet als sturingsinstrument om mobiliteitsgedrag te beïnvloeden. Daarbij wordt rekening gehouden met de ligging van een project (bijvoorbeeld binnenstad, schilgebied of buitengebied) en de nabijheid van openbaar vervoer.

De beleidsregel maakt onderscheid tussen gebieden met een hoge en lage bereikbaarheidskwaliteit. In goed ontsloten gebieden (zoals nabij OV-knooppunten en binnenstedelijke locaties) gelden lagere autoparkeernormen, terwijl in minder goed bereikbare gebieden hogere normen van toepassing kunnen zijn. Tegelijkertijd worden strengere eisen gesteld aan fietsparkeervoorzieningen om het gebruik van de fiets actief te stimuleren (Overheid.nl, 2025).

Relevante doelen (Overheid.nl, 2025):

- Gezonde stad.
- Meer ruimtelijke kwaliteit.
- Voldoende bereikbaarheid.
- Ruimtelijke (her)ontwikkeling.

Gezonde stad

Het beleid richt zich op het stimuleren en faciliteren van duurzame vervoerswijzen zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer en elektrische mobiliteit. Hiermee wordt bijgedragen aan een gezondere en leefbare stad. Daarnaast wordt aandacht besteed aan het beperken van risico's op fietsdiefstal en schade, zodat het gebruik van de fiets aantrekkelijk en veilig blijft (Overheid.nl, 2025).

Meer ruimtelijke kwaliteit

Een belangrijk doel is het versterken van de kwaliteit van woon- en verblijfsgebieden. Dit gebeurt door meer ruimte te creëren voor groen, spelen, terrassen en winkelpubliek, waardoor het straatbeeld rustiger en aantrekkelijker wordt. Het verminderen van parkeer ruimte op straat en het zorgvuldig inpassen van parkeeroplossingen voor auto's en fietsen draagt hieraan bij (Overheid.nl, 2025).

Voldoende bereikbaarheid

De stad moet goed bereikbaar blijven voor bewoners, bezoekers. Dit vraagt om voldoende parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen, bij voorkeur op eigen terrein of op loopafstand. Waar nodig worden P+R-voorzieningen ingezet. Tegelijkertijd wordt de bereikbaarheid ondersteund door een sterk netwerk van openbaar vervoer en de groeiende rol van deelmobiliteit (Overheid.nl, 2025).

Ruimtelijke (her)ontwikkeling

Het parkeerbeleid ondersteunt stedelijke groei en verdichting, waaronder het realiseren van woningen voor diverse doelgroepen zoals midden- en hogere inkomens en jonge professionals. Belangrijke opgaven zijn binnenstedelijke verdichting, herstructurering en transformatie van gebieden en afronding van uitbreidingslocaties. Parkeeroplossingen moeten hierbij efficiënt worden ingepast om ruimte en kosten te optimaliseren (Overheid.nl, 2025).

HOOFDSTUK 4.3.5 OMGEVINGSVISIE ROTTERDAM VERANDERSTAD

De Omgevingsvisie Rotterdam Veranderstad (2021) is een strategisch lange termijnkader waarin de ruimtelijke ontwikkeling van de stad wordt richting gegeven. Het document beschrijft hoe Rotterdam zich wil ontwikkelen in een context van groeiende bevolkingsdruk, economische transformatie, klimaatverandering en veranderende maatschappelijke behoeften. De visie positioneert Rotterdam als een stad die voortdurend in beweging is en waarin verandering structureel onderdeel is van stedelijke ontwikkeling.

Centraal in de visie staat het principe dat Rotterdam zich moet ontwikkelen als een toekomstbestendige, gezonde en inclusieve stad. Hierbij wordt ingezet op het combineren van verstedelijking met verbetering van de leefkwaliteit. Groei wordt niet alleen gezien in kwantitatieve zin (meer woningen en functies), maar vooral in kwalitatieve zin: een betere balans tussen wonen, werken, mobiliteit, groen en openbare ruimte.

De visie benadrukt daarnaast het belang van integrale gebiedsontwikkeling, waarbij ruimtelijke keuzes in samenhang worden gemaakt. Mobiliteit, energie, klimaatadaptatie en economie worden niet los van elkaar gezien, maar als onderling verbonden opgaven die gezamenlijk moeten bijdragen aan de kwaliteit van de stad (Gemeente Rotterdam, 2021).

Relevante doelen (Gemeente Rotterdam, 2021):

- Sturen op een gezonde en toekomstbestendige stad.
- Verdichting met behoud en versterking van leefkwaliteit
- Integrale gebiedsontwikkeling.
- Versterken van duurzame en klimaatbestendige stad.

Gezonde en toekomstbestendige stad

De omgevingsvisie richt zich op het verbeteren van de gezondheid en leefkwaliteit van bewoners. Dit betekent onder andere minder milieubelasting, meer groen en een betere inrichting van de openbare ruimte om beweging, ontmoeting en verblijf te stimuleren (Gemeente Rotterdam, 2021).

Verdichting en versterking leefkwaliteit

Rotterdam wil groeien door middel van binnenstedelijke verdichting, waarbij nieuwe woningen en functies worden toegevoegd binnen de bestaande stad. Tegelijkertijd moet dit samengaan met het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit, zoals voldoende groen, openbare ruimte en voorzieningen (Gemeente Rotterdam, 2021).

Integrale gebiedsontwikkeling

Ruimtelijke opgaven worden in samenhang benaderd. Woningbouw, mobiliteit, klimaatadaptatie, economie en energie worden gezamenlijk meegenomen in gebiedsontwikkeling, zodat projecten bijdragen aan meerdere stedelijke doelen tegelijk (Gemeente Rotterdam, 2021).

Versterken duurzame en klimaatbestendige stad

De stad moet beter bestand zijn tegen klimaatverandering door maatregelen op het gebied van waterberging, vergroening en energietransitie. Klimaatadaptatie wordt hierbij een integraal onderdeel van ruimtelijke keuzes (Gemeente Rotterdam, 2021).

HOOFDSTUK 4.4 OVERZICHT BELEIDSDOELEN SPAANSE POLDER

Om inzicht te krijgen in de ontwikkelmogelijkheden van de onderzoekslocatie aan de Giessenweg/Bornissehaven is het belangrijk om de relevante beleidsdoelen voor de Spaanse Polder in kaart te brengen. Verschillende beleidsdocumenten van de gemeente Rotterdam en samenwerkende partijen beschrijven namelijk de toekomstige ambities voor het gebied op economisch, ruimtelijk en duurzaamheidsvlak.

De Spaanse Polder wordt binnen deze beleidsstukken gezien als een belangrijk economisch werkgebied met ruimte voor logistiek, industrie en maakindustrie. Tegelijkertijd staat het gebied voor verschillende uitdagingen, zoals verouderde openbare ruimte, hoge verkeersdruk, klimaatproblematiek en de noodzaak tot verduurzaming. Daarom wordt in meerdere visies en beleidsdocumenten ingezet op een toekomstbestendige ontwikkeling van het bedrijventerrein.

In dit deel worden de belangrijkste beleidsdoelen van de uit verschillende documenten geanalyseerd. Hierbij wordt gekeken naar de ambities rondom economie, duurzaamheid, klimaatadaptatie, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en toekomstig ruimtegebruik. Deze beleidsanalyse vormt vervolgens een belangrijke basis voor de verdere beoordeling van de ontwikkelkansen van de onderzoekslocatie.

HOOFDSTUK 4.4.1 ECONOMISCHE GEBIEDSKOERS SPAANSE POLDER EN NOORDWEST

De economische gebiedskoers voor de Spaanse Polder en Noordwest beschrijft de toekomstige economische ontwikkeling van het gebied en vormt een belangrijke beleidsmatige basis voor nieuwe ontwikkelingen binnen de Spaanse Polder. In de gebiedskoers wordt benadrukt dat het gebied een essentiële rol speelt binnen de Rotterdamse economie vanwege de aanwezigheid van grootschalige logistiek, industrie, productiebedrijven en maakindustrie.

De gemeente Rotterdam ziet de Spaanse Polder als een strategisch werkgebied dat behouden moet blijven voor economische activiteiten in hogere milieucategorieën. Omdat ruimte voor zware bedrijvigheid in de regio steeds schaarser wordt, ligt de focus op het beschermen en versterken van het economische profiel van het gebied. Tegelijkertijd moet het bedrijventerrein toekomstbestendiger en duurzamer worden ingericht (Rotterdamraad, 2026).

Binnen de economische gebiedskoers wordt ingezet op (Rotterdamraad, 2026):

- Versterking van de maakindustrie.
- Verduurzaming van logistieke processen.
- Stimulering van circulaire economie.
- Efficiënter ruimtegebruik.
- Verbetering van bereikbaarheid.
- Vergroening en klimaatadaptatie.
- Innovatie en modernisering van bedrijventerreinen.

Een belangrijk uitgangspunt is dat economische groei gecombineerd moet worden met een kwalitatieve verbetering van het gebied. De Spaanse Polder moet zich ontwikkelen tot een aantrekkelijker en duurzamer werkgebied zonder dat de economische functie verloren gaat.

Daarnaast speelt bereikbaarheid een grote rol binnen de gebiedskoers. Het bedrijventerrein kent momenteel een hoge verkeersdruk door intensief vrachtverkeer. Daarom wordt gekeken naar alternatieve en duurzamere vervoersvormen, waaronder vervoer over water. Dit sluit goed aan bij de ligging van de onderzoekslocatie aan de Bornissehaven. Een mogelijke kadeontwikkeling kan hierdoor bijdragen aan de ambitie om logistieke processen duurzamer en efficiënter te organiseren.

Ook klimaatadaptatie krijgt binnen de gebiedskoers steeds meer aandacht. Door de grote hoeveelheid verharding in het gebied ontstaan problemen rondom hittestress en wateroverlast. De gemeente stimuleert daarom vergroening, waterberging en duurzame inrichting van kavels en openbare ruimte (Rotterdamraad, 2026).

Belangrijkste beleidsdoelen (Rotterdamraad, 2026):

- Behoud van ruimte voor zware bedrijvigheid.
- Versterken van de maakindustrie.
- Verduurzaming van logistiek.
- Stimuleren van circulaire economie.
- Efficiënter ruimtegebruik.
- Verbeteren van bereikbaarheid.
- Klimaat adaptieve gebiedsontwikkeling.
- Toekomstbestendig maken van bedrijventerreinen.

HOOFDSTUK 4.4.1.1 TOEPASSING OP ONDERZOEKSLOCATIE

Voor de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven betekent dit dat toekomstige ontwikkelingen goed moeten aansluiten bij het economische profiel van de Spaanse Polder. Functies gericht op logistiek, productie, circulaire economie of watergebonden bedrijvigheid passen daardoor het beste binnen de beleidsdoelstellingen.

De ligging aan het water biedt daarnaast kansen om duurzame logistiek en vervoer over water verder te ontwikkelen. Hiermee kan de locatie bijdragen aan zowel de economische als duurzame ambities van de gebiedskoers (Rotterdamraad, 2026).

HOOFDSTUK 4.2.2 GEMEENTELIJK BELEID

Binnen het gemeentelijke beleid wordt de Spaanse Polder gezien als een belangrijk stedelijk werkgebied waar ruimte moet blijven voor industrie, logistiek, maakindustrie en bedrijven in hogere milieucategorieën. De gemeente Rotterdam kiest daarmee bewust voor het behoud van bedrijvigheid op locaties waar zwaardere bedrijfsactiviteiten ruimtelijk en milieutechnisch mogelijk zijn. Voor de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven betekent dit dat een toekomstige ontwikkeling moet aansluiten bij het economische profiel van het gebied en niet mag leiden tot een laagwaardige of extensieve benutting van schaarse bedrijfsruimte (gemeente Rotterdam, z.d.).

Daarnaast blijkt uit het interview met mevrouw van Veen (persoonlijke communicatie, 3 juni 2026) dat de gemeente bij de uitgifte van bedrijfskavels via selectie- of tenderprocedures kan sturen op de gewenste invulling. Daarbij kunnen criteria worden opgenomen voor onder andere milieucategorie, ruimtelijke kwaliteit, economische meerwaarde, duurzaamheid en energiehaalbaarheid. De gemeentelijke rol beperkt zich daardoor niet tot het opstellen van beleid of het beheren van het omgevingsplan, maar werkt ook door in de daadwerkelijke selectie van toekomstige gebruikers. Voor de onderzoekslocatie betekent dit dat de gemeente als grondeigenaar en procesregisseur voorwaarden kan verbinden aan de toekomstige ontwikkeling van de kavel.

HOOFDSTUK 4.4.2.1 TOEPASSING OP ONDERZOEKSLOCATIE

Voor de kavel aan de Giessenweg betekent dit dat nieuwe ontwikkelingen niet alleen economisch haalbaar moeten zijn, maar ook moeten bijdragen aan duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en klimaatadaptatie. Vooral vergroening, waterberging en duurzame logistiek sluiten goed aan op de gemeentelijke beleidsdoelen (gemeente Rotterdam, z.d.).

HOOFDSTUK 4.4.3 GEZAMENLIJKE GEBIEDSVISIE 2035 – DE GROENE LONGEN VAN DE ROTTERDAMSE ECONOMIE

In de gezamenlijke gebiedsvisie van de gemeente Rotterdam en de Bedrijvenraad Spaanse Polder staat de ambitie centraal om van de Spaanse Polder in 2035 het meest groene en duurzame bedrijventerrein voor zware bedrijvigheid ter wereld maken. De visie benadrukt dat economische ontwikkeling hand in hand moet gaan met duurzaamheid, vergroening en klimaatbestendigheid (Bedrijvenraad Spaanse Polder, z.d.).

Binnen de visie zijn zes centrale speerpunten opgesteld (Bedrijvenraad Spaanse Polder, z.d.):

- Duurzaamheid & resilience.
- Arbeid & opleiding.
- Aantrekkelijke bedrijvencampus.
- Bereikbaarheid.
- Veiligheid.
- Branding.

Een belangrijk uitgangspunt binnen de visie is het toekomstbestendig maken van het bedrijventerrein zonder het economische karakter van het gebied te verliezen. Hierbij wordt ingezet op vergroening van de openbare ruimte, duurzame energie, circulaire economie en verbetering van de bereikbaarheid.

Ook klimaatadaptatie speelt een grote rol. De Spaanse Polder bestaat momenteel grotendeels uit verhard oppervlak, waardoor hittestress en wateroverlast belangrijke aandachtspunten zijn. De visie zet daarom in op meer groen, wateropvang en duurzame inrichting van kavels en openbare ruimte (Bedrijvenraad Spaanse Polder, z.d.).

Belangrijkste beleidsdoelen (Bedrijvenraad Spaanse Polder, z.d.):

- Verduurzaming van bedrijventerreinen.
- Vergroening van de Spaanse Polder.
- Versterken van circulaire economie.
- Klimaat adaptieve inrichting.
- Verbeteren van bereikbaarheid.
- Behoud van economische functies.
- Versterken van innovatie en samenwerking.

HOOFDSTUK 4.4.3.1 TOEPASSING OP ONDERZOEKSLOCATIE

Voor de kavel aan de Giessenweg sluit deze visie goed aan op de ambitie om de kavel duurzamer en toekomstbestendiger te ontwikkelen. De ligging aan het water biedt daarnaast kansen voor duurzame logistiek en watergebonden bedrijvigheid (Bedrijvenraad Spaanse Polder, z.d.).

HOOFDSTUK 4.4.4 AMBITIEKAART GEBIEDSONTWIKKELING SPAANSE POLDER & NOORD-WEST

De ambitiekaart vormt een verdere uitwerking van de gezamenlijke gebiedsvisie voor de Spaanse Polder en Noord-West. In dit document worden de ambities concreter vertaald naar ruimtelijke en functionele doelstellingen voor het gebied.

De ambitiekaart richt zich op het realiseren van een toekomstbestendig industriegebied waarin duurzaamheid, economie en leef kwaliteit samenkomen. Daarbij wordt sterk ingezet op samenwerking tussen ondernemers, gemeente en andere stakeholders (Bedrijvenraad Spaanse Polder, 2024).

Binnen de ambitiekaart worden verschillende ruimtelijke opgaven benoemd, waaronder (Bedrijvenraad Spaanse Polder, 2024):

- Vergroening van het gebied.
- Verbeteren van de openbare ruimte.
- Verduurzaming van bedrijvigheid.
- Betere bereikbaarheid.
- Klimaat adaptatie.
- Efficiënter ruimtegebruik.
- Verbetering van de uitstraling van het gebied.

Daarnaast wordt er ingezet op het versterken van de identiteit van de Spaanse Polder als modern en innovatief bedrijventerrein. Hierbij speelt ook de transitie naar circulaire en duurzame industrie een belangrijke rol (Bedrijvenraad Spaanse Polder, 2024).

Belangrijkste beleidsdoelen (Bedrijvenraad Spaanse Polder, 2024):

- Toekomstbestendige gebiedsontwikkeling.
- Verbetering van ruimtelijke kwaliteit.
- Verduurzaming van bedrijvigheid.
- Vergroening van het gebied.
- Klimaatbestendige inrichting.
- Versterken van bereikbaarheid.
- Stimuleren van samenwerking tussen ondernemers en overheid.

HOOFDSTUK 4.4.4.1 TOEPASSING OP ONDERZOEKSLOCATIE

Voor de kavel aan de Giessenweg betekent dit dat de toekomstige ontwikkelingen niet alleen functioneel en economisch moeten zijn, maar ook moeten bijdragen aan een aantrekkelijkere en duurzamere omgeving. Elementen zoals watergebonden logistiek, vergroening en duurzame inrichting sluiten daardoor goed aan op de ambities uit de ambitiekaart (Bedrijvenraad Spaanse Polder, 2024).

HOOFDSTUK 4.5 JURIDISCHE DOCUMENTEN

Naast beleidsmatige kaders spelen juridische randvoorwaarden een belangrijke rol bij de ontwikkelmogelijkheden van de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven. De juridische situatie bepaalt welke functies zijn toegestaan, welke bouwmogelijkheden gelden en met welke milieutechnische en ruimtelijke beperkingen rekening moet worden gehouden.

Sinds de invoering van de Omgevingswet op 1 januari 2024 zijn veel regels rondom de fysieke leefomgeving samengebracht binnen één wettelijk systeem. Hierdoor worden ruimtelijke ordening, milieu, water, bouwen en infrastructuur meer integraal benaderd (Rijksoverheid, 2024). Voor de ontwikkeling van de kavel zijn met name het omgevingsplan, milieuregels en eigendomssituaties relevant. De toegestane milieucategorie is beschreven in de gebiedsanalyse.

In bijlage 19 is de Kadastrale eigendomsinformatie toegevoegd.

HOOFDSTUK 4.5.1 BESTEMMINGSPLAN/OMGEVINGSPLAN

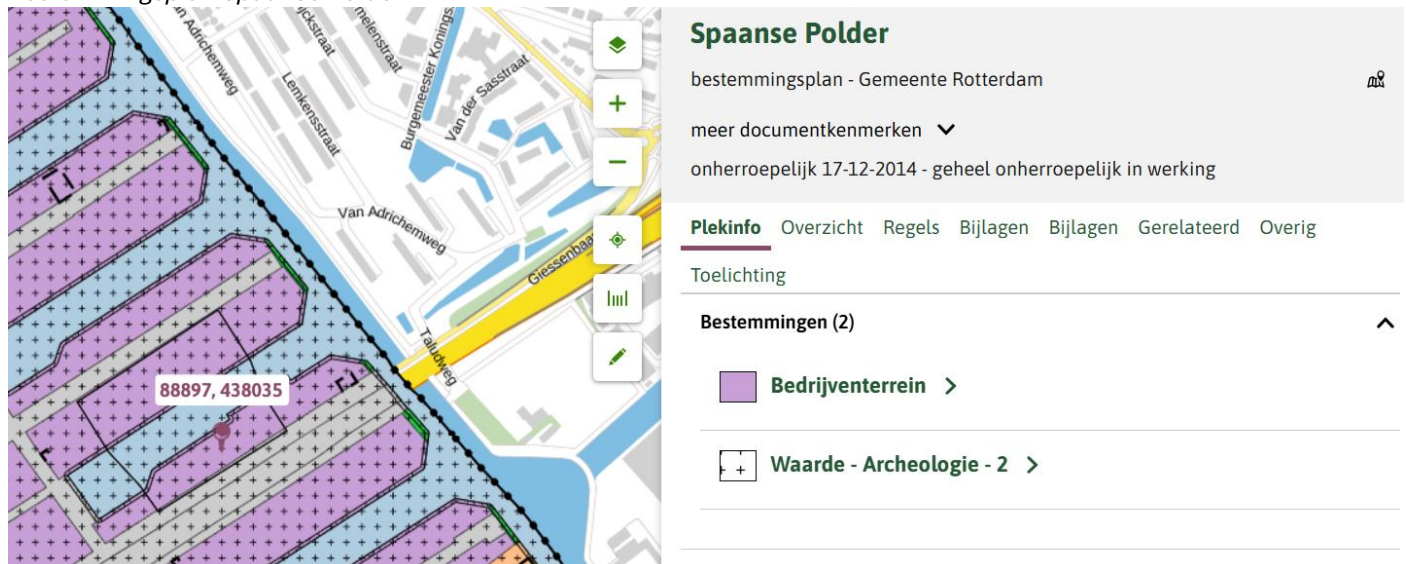
De onderzoekslocatie ligt binnen het gebied Spaanse Polder. Onder de omgevingswet zijn voormalige bestemmingsplannen automatisch opgenomen in het tijdelijke deel van het gemeentelijke omgevingsplan. Voor de kavel gelden daardoor voorlopig nog grotendeels dezelfde juridische regels als onder het voormalige bestemmingsplan Spaanse Polder.

Uit het geldende plan (zie figuur 56) blijkt dat de locatie is aangewezen als bedrijventerrein, waarbij bedrijven tot en met een hoge milieucategorieën zijn toegestaan. Dit sluit aan bij het karakter van de Spaanse Polder als grootschalig industrie- en logistiek gebied (Omgevingsloket, 2014). Tegelijkertijd moet worden opgemerkt dat het onderliggende bestemmingsplan verouderd is. De regels zijn opgesteld in een periode waarin actuele thema's zoals circulariteit, klimaatadaptatie, intensiever ruimtegebruik, duurzame mobiliteit en ruimtelijke kwaliteit minder nadrukkelijk onderdeel waren van gebiedsontwikkeling. Hierdoor biedt het bestaande planologische kader niet altijd voldoende aansluiting op de huidige ambities voor de toekomst van bedrijventerreinen (MRDH, 2024).

Deze veroudering betekent niet dat ontwikkeling onmogelijk is, maar juist dat er bij een toekomstige herontwikkeling mogelijkheden kunnen ontstaan om het omgevingsplan aan te passen of te actualiseren. Wanneer een nieuwe ontwikkeling beter aansluit bij gemeentelijke beleidsdoelen, zoals het versterken van maakindustrie, het behouden van milieuruimte en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit, kan dit aanleiding zijn om planologisch maatwerk toe te passen. De bestaande bestemming vormt daarmee een belangrijk juridisch uitgangspunt, maar hoeft niet automatisch de maximale ontwikkelrichting te bepalen.

Figuur 56

Bestemmingsplan Spaanse Polder



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/documenten/NL.IMRO.0599.BP1024SpnsePolder-oh01/plekinfo?locatie-stelsel=RD&locatie-x=88897&locatie-y=438035&session=9801976a-7940-406d-a610-306257720fd1>

De bestemming biedt ruimte aan functies zoals:

- Productiebedrijven.
- Logistieke functies.
- Opslag.
- Groothandel.

- Transportbedrijven.
- Ondersteunende kantoorfuncties.

Wonen is in dit gebied niet toegestaan, omdat dit conflicteert met de milieuruimte die nodig is voor zware bedrijvigheid. De gemeente Rotterdam kiest er bewust voor om de Spaanse Polder te behouden als economisch werkgebied en belangrijke vestigingslocatie voor maakindustrie en logistiek (gemeente Rotterdam, z.d.).

Daarnaast gelden er binnen het omgevingsplan regels ten aanzien van:

- Maximale bouwhoogtes.
- Bebouwingspercentages.
- Parkeren op eigen terrein.
- Milieucategorieën.
- Externe veiligheid.
- Waterveiligheid.
- Geluidbelasting.

Binnen het bestemmingsplan geldt voor de kavel aan de Giessenweg in principe een maximale bouwhoogte van 15 meter, tenzij op de verbeelding een andere hoogte is aangegeven. Daarnaast mogen bedrijfsgebonden kantoorfuncties maximaal 50% van het bruto vloeroppervlak beslaan, met een maximum van 3.000 m². hiermee blijft de nadruk liggen op bedrijvigheid en productiegerichte functies.

HOOFDSTUK 4.5.1.1 TOEPASSING OP ONDERZOEKSLOCATIE

Voor de kavel aan de Giessenweg betekent dit dat herontwikkeling juridisch mogelijk is, mits deze aansluit bij het bedrijventerreinprofiel van de Spaanse Polder. Functies die passen binnen logistiek, maakindustrie, opslag of innovatieve bedrijfsfuncties sluiten daarmee het beste aan op het huidige juridische kader.

Tegelijkertijd beperken de hogere milieucategorieën de mogelijkheden voor functiemenging met gevoelige functies zoals wonen of grootschalige recreatie. Ook dient bij toekomstige ontwikkeling rekening gehouden te worden met parkeernormen, waterberging en klimaat adaptieve inrichting, zoals opgenomen binnen het gemeentelijke beleid en de Omgevingswet.

HOOFDSTUK 4.5.2 JURIDISCH EIGENDOM

Naast publiekrechtelijke regels speelt ook het juridisch eigendom een belangrijke rol bij gebiedsontwikkeling. Het eigendom van grond bepaalt in sterke mate welke ontwikkelmogelijkheden haalbaar zijn en welke partijen betrokken moeten worden bij toekomstige plannen. In bijlage 19 is een kopie van de eigendomsinformatie opgenomen.

Figuur 57

Kadastrale kaart kavel Giessenweg



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.kadasterdata.nl/kadastrale-kaart?q=Rotterdam%20AC%201614>
 Uit de eigendomsinformatie van het Kadaster (z.d.) in figuur 57 blijkt dat de locatie kadastraal bekend staat als:

- Rotterdam AC 1614
- Kadastrale grote: 24.702 m²
- Grens en grootte: vastgesteld

De kavel is ontstaan uit meerdere oudere percelen, waaronder Rotterdam AC 132, 195, 196, 221, 249, 292, 310, 335, 398, 399 en 1193. Dit laat zien dat het terrein in het verleden is samengevoegd tot één grotere bedrijfskavel. De omvang van het perceel biedt ruimtelijke kansen voor grootschalige bedrijvigheid, logistieke functies en mogelijke kadeontwikkeling (Kadaster, z.d.).

De in figuur 57 weergegeven blauwe arcering geeft het totale plangebied weer. De daadwerkelijke kansenzone betreft echter niet het volledige blauw gemarkeerde oppervlak. In de afzonderlijke afbakening in figuur 58 is te zien dat de kansenzone specifiek is begrensd binnen dit gebied en zich uitsluitend richt op het afgebakende deel langs de kade. De overige delen van het gearceerde gebied vallen buiten de ontwikkeling voor de kansenzone en maken geen onderdeel uit van dit project. De plot heeft een oppervlakte van 14.547 m², waarvan 12.280 m² bebouwbaar (Stadsontwikkeling, 2020).

Figuur 58

Afbakening kansenzone



HOOFDSTUK 4.5.2.1 EIGENDOMSITUATIE

Uit de kadastrale gegevens blijkt dat het eigendom van de kavel volledig in handen is van de Gemeente Rotterdam. De gemeente is geregistreerd als rechthebbende van het volledige eigendom. Dit betekent dat de gemeente direct invloed heeft op (Kadaster, z.d.):

- Toekomstig grondgebruik.
- Uitgifte van de locatie.
- Eventuele herontwikkeling.
- Erfpachtconstructies.
- Samenwerking met marktpartijen.

Het feit dat de gemeente eigenaar is van de locatie kan voordelen bieden bij toekomstige gebiedsontwikkeling. Hierdoor zijn planvorming, herstructurering en mogelijke samenwerkingen rondom infrastructuur of kadeontwikkeling eenvoudiger te organiseren dan bij versnipperd particulier eigendom (Kadaster, z.d.).

Omdat de kavel in eigendom is van de gemeente Rotterdam, kan de gemeente niet alleen ruimtelijk en beleidsmatig sturen, maar ook via de wijze waarop de kavel op de markt wordt gebracht. Uit het interview met mevrouw van Veen (persoonlijke communicatie, 3 juni 2026), inkoopadviseur bij de gemeente Rotterdam, blijkt dat gemeentelijke bedrijfskavels doorgaans via een selectie- of tenderprocedure worden uitgegeven. Daarbij worden vooraf criteria opgesteld waarop inschrijvende partijen worden beoordeeld. Dit betekent dat de gemeente bij de uitgifte van de kavel kan sturen op aspecten zoals passende bedrijvigheid, benutting van de milieucategorie, ruimtelijke kwaliteit, economische meerwaarde, duurzaamheid en energiehaalbaarheid.

Voor de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven is dit relevant, omdat de locatie niet alleen juridisch beschikbaar is voor herontwikkeling, maar ook een strategische gemeentelijke grondpositie vormt. De eigendomssituatie biedt de gemeente

daardoor de mogelijkheid om voorwaarden te verbinden aan de toekomstige invulling. Hierdoor kan worden voorkomen dat de kavel laagwaardig of extensief wordt benut en kan worden gestuurd op een ontwikkeling die past bij de ambities voor de Spaanse Polder (Sharon van Veen, persoonlijke communicatie, 3 juni 2026).

HOOFDSTUK 4.5.2.2 PUBLIEKRECHTELIJKE BEPERKINGEN

Binnen de eigendomsinformatie zijn meerdere publiekrechtelijke beperkingen opgenomen vanuit de Wet bodembescherming. Deze beperkingen zijn geregistreerd door de gemeente Rotterdam en verwijzen naar verschillende overheidsbesluiten uit (Kadaster, z.d.):

- 2011
- 2013
- 2015

De registraties geven aan dat er voor het perceel juridische aandachtspunten bestaan met betrekking tot bodemkwaliteit en mogelijke bodemverontreiniging. Dit sluit aan bij het industriële karakter van de Spaanse Polder, waar historisch veel zware bedrijfsactiviteiten hebben plaatsgevonden.

Voor toekomstige ontwikkeling van de locatie betekent dit dat aanvullend milieukundig onderzoek noodzakelijk is. Mogelijk moeten bij herontwikkeling maatregelen worden genomen op het gebied van (Kadaster, z.d.):

- Bodemsanering.
- PFAS.
- Grondverzet.
- Waterkwaliteit.
- Funderingstechniek.

De publiekrechtelijke beperkingen kunnen daarnaast invloed hebben op (Kadaster, z.d.):

- Vergunningverlening.
- Bouwmogelijkheden.
- Kosten van herontwikkeling.
- Planning van werkzaamheden.

HOOFDSTUK 4.6 CONCLUSIE

Uit de beleids- en juridische analyse blijkt dat de onderzoekslocatie aan de Giessenweg/Bornissehaven binnen de Spaanse Polder beschikt over sterke ontwikkelkansen, maar tegelijkertijd ook rekening moet houden met verschillende beleidsmatige en juridische randvoorwaarden. Zowel op gemeentelijk niveau als op gebiedsniveau wordt de Spaanse Polder gezien als een strategisch economisch werkgebied dat behouden en versterkt moet worden voor industrie, logistiek en maakindustrie. De verschillende beleidsdocumenten laten zien dat de gemeente Rotterdam sterk inzet op een toekomstbestendige ontwikkeling van het gebied, waarbij economische functies gecombineerd moeten worden met duurzaamheid, klimaatadaptatie en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

Binnen de beleidsstukken komt duidelijk naar voren dat thema's zoals vergroening, waterberging, circulaire economie, duurzame logistiek en efficiënter ruimtegebruik steeds belangrijker worden. Vooral de ligging van de onderzoekslocatie aan het water biedt hierbij kansen. De ambitie om transport over water en watergebonden logistiek te stimuleren sluit goed aan op de beleidsdoelen uit zowel de economische gebiedskoers als de gezamenlijke gebiedsvisie van de Spaanse Polder. Daarnaast kan de ontwikkeling van een kadefunctie bijdragen aan verduurzaming van logistieke processen en vermindering van verkeersdruk binnen het gebied.

Ook juridisch gezien biedt de locatie mogelijkheden voor herontwikkeling. Vanuit het omgevingsplan blijft de locatie bestemd voor bedrijvigheid, waarbij functies zoals logistiek, opslag, productie en ondersteunende kantoorfuncties zijn toegestaan. De maximale bouwhoogte van 15 meter en de aanwezigheid van hogere milieucategorieën bevestigen het industriële karakter van het gebied. Tegelijkertijd beperken deze milieucategorieën de mogelijkheden voor functiemenging met gevoelige functies zoals wonen.

Daarbij moet wel worden opgemerkt dat het huidige omgevingsplan grotendeels is gebaseerd op het voormalige bestemmingsplan Spaanse Polder. Dit bestemmingsplan is juridisch nog steeds van toepassing via het tijdelijke deel van het omgevingsplan, maar is inhoudelijk verouderd. Actuele thema's zoals circulariteit, klimaatadaptatie, intensiever ruimtegebruik, duurzame mobiliteit en ruimtelijke kwaliteit zijn in het oude planologische kader minder nadrukkelijk verwerkt. Dit betekent dat het geldende plan enerzijds richting geeft aan de ontwikkelmogelijkheden, maar anderzijds niet volledig aansluit bij de huidige ambities voor toekomstbestendige bedrijventerreinen. Hierdoor kunnen bij een toekomstige herontwikkeling mogelijkheden ontstaan om het omgevingsplan te actualiseren, aan te passen of hiervan gemotiveerd af te wijken wanneer een plan beter aansluit bij de beleidsdoelen voor het gebied.

De juridische eigendomssituatie vormt daarnaast een belangrijk voordeel voor toekomstige ontwikkeling. Uit de kadastrale gegevens blijkt dat de volledige kavel in eigendom is van de gemeente Rotterdam. Hierdoor zijn toekomstige samenwerking, herstructurering en gebiedsontwikkeling eenvoudiger te organiseren dan bij versnipperd particulier eigendom. Dit biedt kansen voor integrale ontwikkeling van de locatie en mogelijke samenwerking rondom infrastructuur en kadeontwikkeling.

Tegelijkertijd blijkt uit de juridische analyse dat meerdere publiekrechtelijke beperkingen vanuit de Wet bodembescherming van toepassing zijn op de locatie. Dit wijst op mogelijke bodemverontreiniging als gevolg van historische industriële activiteiten binnen de Spaanse Polder. Hierdoor zal bij toekomstige ontwikkeling aanvullend milieukundig onderzoek noodzakelijk zijn, met aandacht voor bodemkwaliteit, PFAS, waterkwaliteit en eventuele saneringsmaatregelen.

Concluderend kan worden gesteld dat de onderzoekslocatie beleidsmatig goed aansluit op de toekomstige ambities voor de Spaanse Polder. De combinatie van een strategische ligging, gemeentelijk eigendom, watergebonden mogelijkheden en een bestaande bedrijfsbestemming biedt sterke kansen voor een duurzame en toekomstbestendige herontwikkeling. Wel vormen bodemkwaliteit, milieuwetgeving en de huidige regels uit het omgevingsplan belangrijke aandachtspunten bij de verdere planuitwerking. Omdat het onderliggende bestemmingsplan verouderd is, ligt er bovendien een kans om bij toekomstige ontwikkeling te onderzoeken of actualisatie of planologisch maatwerk nodig is om beter aan te sluiten op de huidige ambities voor economie, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit.

BIJLAGE 10: HOOFDSTUK 5: RANDVOORWAARDEN KADEONTWIKKELING

De onderzoekslocatie aan de Giessenweg/Bornissehaven beschikt over een directe ligging aan het water. Deze ligging biedt kansen om de kavel niet alleen via de weg, maar ook via het water bereikbaar te maken. In de huidige situatie wordt de Spaanse Polder voornamelijk gekenmerkt door vrachtverkeer en logistieke stromen over de weg. Door de bestaande waterstructuur beter te benutten, kan een toekomstige ontwikkeling bijdragen aan duurzamer goederenvervoer, een betere bereikbaarheid en vermindering van verkeersdruk op de omliggende infrastructuur.

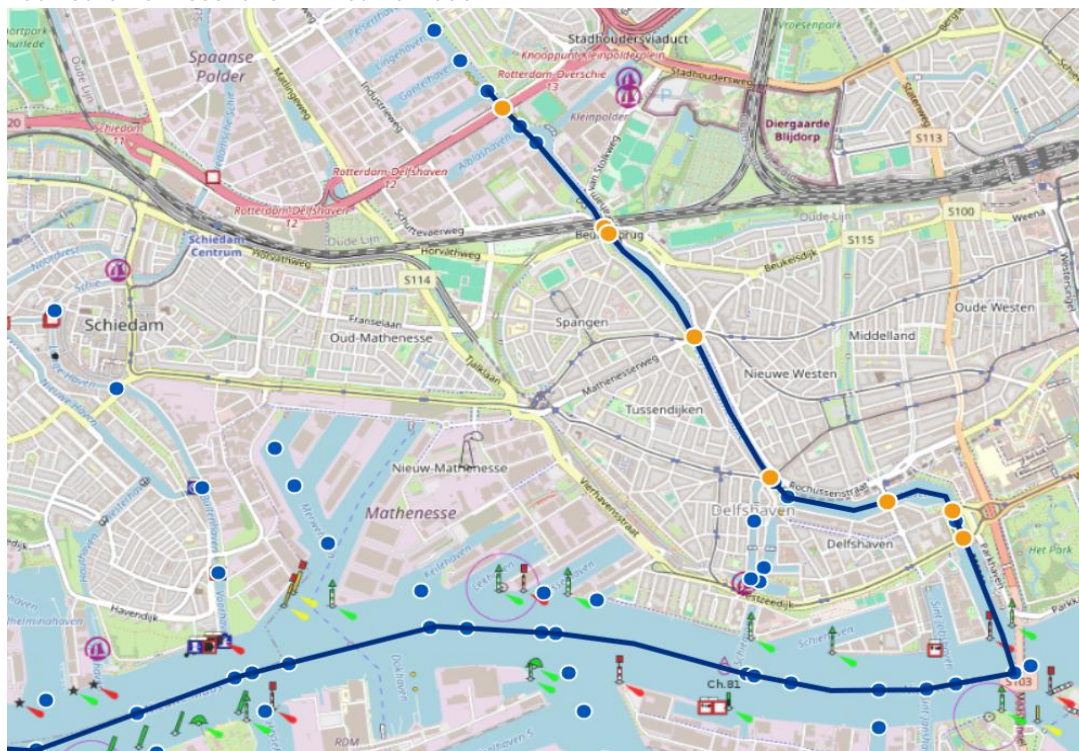
Om te bepalen onder welke voorwaarden een kadeontwikkeling haalbaar is, is het noodzakelijk om verschillende ruimtelijke, technische, juridische, waterstaatkundige, milieukundige, functionele en economische randvoorwaarden te analyseren. Daarbij is het belangrijk dat een kade niet als een zelfstandige voorziening wordt beschouwd, maar als onderdeel van een bredere gebiedsontwikkeling en bedrijfsstrategie. Een kade heeft alleen meerwaarde wanneer deze daadwerkelijk wordt gekoppeld aan een bedrijf of functie die afhankelijk is van transport, overslag of aanvoer via het water.

HOOFDSTUK 5.1 LIGGING AAN VAARWATER

De kavel beschikt over een directe ligging aan de Bornissehaven en maakt daarmee onderdeel uit van de waterstructuur binnen de Spaanse Polder. Vanuit de Bornissehaven bestaat aansluiting op de Delfshavense Schie en vervolgens op de Nieuwe Maas, zie figuur 59 (Vaarroute, 2026). Hierdoor kan de locatie in potentie worden verbonden met regionale, nationale en internationale goederenstromen over water.

Figuur 59

Vaarroute Bornissehaven – Nieuwe Maas



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://vaarroute.nl/routebouwer.php>

De ligging aan vaarwater vormt een belangrijke ruimtelijke kwaliteit binnen de Spaanse Polder. In tegenstelling tot reguliere bedrijventerreinen beschikt de locatie over mogelijkheden voor multimodaal transport, waarbij goederen zowel via de weg als via het water kunnen worden aan- en afgevoerd (DLG, z.d.). Dit sluit aan op de groeiende aandacht voor duurzame logistiek en efficiënter ruimtegebruik binnen de Rotterdamse havenregio (Port of Rotterdam, z.d.).

Uit figuur 59 blijkt dat de onderzoekslocatie via bestaande waterstructuren verbonden is met de belangrijkste vaarroutes van Rotterdam. Vanuit de Bornissehaven kunnen schepen via de Delfshavense Schie richting de Nieuwe Maas varen, waarna aansluiting mogelijk is op het bredere havengebied van Rotterdam. Hierdoor ontstaat potentie voor binnenvaartverbindingen richting de kanszone.

De vaarroute loopt door stedelijk en industrieel gebied en wordt gebruikt door verschillende vormen van scheepvaart (Port of Rotterdam, z.d.). Dit betekent dat de waterstructuur functioneel onderdeel uitmaakt van het bestaande vaarwegennetwerk. Tegelijkertijd brengen bestaande bruggen, bochten en vaarprofielen beperkingen met zich mee. Bij verdere uitwerking moet daarom rekening worden gehouden met doorvaarhoogtes, manoeuvreerruimte, diepgang, maximale scheepsafmetingen en nautische veiligheid (Wetten Overheid, 2026).

Daarnaast speelt de relatie tussen de kade en het achterliggende terrein een belangrijke rol. Voor een goed functionerende watergebonden ontwikkeling is voldoende ruimte nodig voor overslag, tijdelijke opslag, interne verkeersafwikkeling en aansluiting op de Giessenweg (Technolution, z.d.). De kavel beschikt over een relatief ruim bedrijfsperceel binnen een industriële omgeving, waardoor de ruimtelijke uitgangspositie gunstig is. Wel moet bij de inrichting worden voorkomen dat kadegebruik leidt tot conflicten tussen vrachtverkeer, laad- en losbewegingen en overige bedrijfsactiviteiten.

De ligging aan vaarwater sluit bovendien aan op bredere beleidsambities binnen Rotterdam en de Metropoolregio Den Haag, waarin wordt ingezet op duurzame logistiek, modal shift en versterking van watergebonden bedrijvigheid. Door goederenvervoer gedeeltelijk te verplaatsen van de weg naar het water kan de druk op de omliggende infrastructuur worden verminderd en kan efficiënter gebruik worden gemaakt van bestaande logistieke netwerken (MRDH, 2026). De ligging aan de Bornissehaven vormt daarom een belangrijke kans voor de toekomstige ontwikkeling.

HOOFDSTUK 5.2 JURIDISCH-PLANOLOGISCHE RANDVOORWAARDEN

Naast de fysieke ligging aan vaarwater wordt de haalbaarheid van een kadeontwikkeling in belangrijke mate bepaald door het juridisch-planologische kader. Binnen de onderzoekslocatie is het geldende omgevingsplan van de gemeente Rotterdam leidend voor de toelaatbaarheid van functies en bouwwerken. Omdat voormalige bestemmingsplannen onder de Omgevingswet onderdeel zijn geworden van het tijdelijke deel van het omgevingsplan, gelden voor de locatie voorlopig nog grotendeels de regels uit het voormalige bestemmingsplan Spaanse Polder (MRDH, 2024).

De locatie maakt onderdeel uit van een bedrijventerrein waar bedrijfsfuncties, logistiek, opslag, productie en ondersteunende kantoorfuncties mogelijk zijn. Een kadeontwikkeling kan in principe worden gezien als een ondersteunende voorziening binnen watergebonden bedrijvigheid of logistiek. Dit betekent echter niet dat een kade automatisch zonder nadere toetsing gerealiseerd kan worden. De ontwikkeling moet passen binnen de gebruiksregels, bouwregels en eventuele aanduidingen uit het omgevingsplan (Omgevingsloket, 2014).

Indien de kadeontwikkeling niet volledig binnen de bestaande planregels past, kan een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) noodzakelijk zijn. In dat geval moet worden aangetoond dat de ontwikkeling ruimtelijk aanvaardbaar is en past binnen een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de effecten op verkeer, geluid, milieu, waterveiligheid, ruimtelijke kwaliteit en omliggende bedrijven (IPLO, z.d.).

Belangrijk binnen deze afweging zijn:

- De mate van inpassing in het bestaande bedrijventerrein.
- De relatie met watergebonden bedrijvigheid.
- De impact op verkeer en infrastructuur.
- De effecten op waterveiligheid en waterbeheer.
- De ruimtelijke kwaliteit van de kade en de zichtlocatie.
- De mate waarin de ontwikkeling aansluit bij gemeentelijke en regionale beleidsambities

Daarbij is van belang dat het huidige omgevingsplan deels gebaseerd is op een verouderd bestemmingsplan. Hierdoor zijn actuele thema's zoals circulariteit, duurzame logistiek, klimaatadaptatie, intensiever ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit niet altijd volledig verwerkt in de bestaande regels. Dit betekent dat het omgevingsplan enerzijds randvoorwaarden stelt, maar anderzijds ook ruimte kan bieden voor actualisatie of maatwerk wanneer een ontwikkeling beter aansluit bij de toekomstige ambities voor de Spaanse Polder.

HOOFDSTUK 5.3 WATERSTAATKUNDIGE RANDVOORWAARDEN

De ontwikkeling van een kade aan de Bornissehaven valt binnen het regionale watersysteem. Dit betekent dat zowel het waterschap als Rijkswaterstaat (z.d.) een belangrijke rol heeft bij de beoordeling van ingrepen aan of nabij het water (Port of Rotterdam, z.d.). Werkzaamheden zoals het plaatsen van damwanden (IPLO, z.d.), het aanpassen van oevers, het verdiepen van watergangen, het realiseren van aanlegvoorzieningen of het wijzigen van de kadeconstructie kunnen vergunning- of meldingsplichtig zijn (Maters en De Koning, z.d.).

Een belangrijke randvoorwaarde is dat de ontwikkeling geen negatieve invloed mag hebben op (Schieland en de Krimpenerwaard, z.d.):

- De stabiliteit van oevers en waterkeringen.
- De doorstroming en bergingscapaciteit van het watersysteem.
- De waterkwaliteit.
- Het onderhoud van watergangen.
- Het functioneren van het bestaande vaarwegennet.
- De veiligheid van gebruikers op en langs het water.

Binnen dit kader is vooral relevant of de kadeontwikkeling plaatsvindt binnen of nabij een beschermingszone van een watergang of waterkering. Ook moet voldoende ruimte beschikbaar blijven voor beheer en onderhoud (Aa en Maas, z.d.). Wanneer de kadeontwikkeling leidt tot aanpassingen aan het waterprofiel of tot demping van water, moet dit worden afgestemd met het waterschap. Bij demping kan watercompensatie noodzakelijk zijn, omdat het verlies aan waterbergend vermogen elders moet worden gecompenseerd.

Voor de Giessenweg/Bornissehaven betekent dit dat waterveiligheid en waterbeheer bepalende randvoorwaarden vormen voor de exacte positionering en technische uitwerking van de kade. De kade mag niet alleen functioneel zijn voor het bedrijf, maar moet ook passen binnen het watersysteem en de eisen van de waterbeheerder (Hoogheemraadschap, z.d.).

HOOFDSTUK 5.4 TECHNISCHE RANDVOORWAARDEN

Naast juridische en waterstaatkundige aspecten spelen technische randvoorwaarden een belangrijke rol bij de kadeontwikkeling. Een kade moet constructief geschikt zijn voor intensief gebruik en moet veilig kunnen functioneren als aanmeerplaats, overslaglocatie en logistieke schakel tussen water en achterland (De Koning, z.d.).

De constructieve eisen aan een kade zijn hoog, omdat deze moet functioneren als (Maters en De Koning, z.d.):

- Aanmeerplaats voor schepen.
- Overslag locatie voor goederen.
- Dragende constructie voor vrachtwagens, heftrucks, kranen of ander zwaar materieel.
- Overgang tussen waterzijde en bedrijfsperceel.
- Onderdeel van de interne logistieke structuur van het terrein.

Op basis van de terugkoppeling vanuit de heer Verkerk (persoonlijke communicatie, 3 juni 2026) kan worden gesteld dat een kadeontwikkeling op deze locatie technisch haalbaar is. Dit betekent dat de fysieke ligging en de ruimtelijke omstandigheden in beginsel voldoende aanknopingspunten bieden om een kade te realiseren. De technische haalbaarheid betekent echter niet dat de kade zonder nadere uitwerking direct uitvoerbaar is. Voor de verdere planvorming blijven constructieve berekeningen, bodemonderzoek en civieltechnisch ontwerp noodzakelijk.

In haven- en industriegebieden zoals de Spaanse Polder kan de ondergrond zettingsgevoelig zijn (gemeente Rotterdam, z.d.). Hierdoor moet bij de uitwerking rekening worden gehouden met funderingsoplossingen, stabiliteit van de oever en belasting door zwaar materieel. Afhankelijk van de bodemopbouw kunnen damwanden, verankering, paalfunderingen of grondverbetering nodig zijn.

Daarnaast moet de kade bestand zijn tegen (Maters en De Koning, z.d.):

- Horizontale krachten van aanmerende schepen.
- Verticale belasting door opslag, overslag en logistieke activiteiten.
- Waterdruk en grondwaterdruk.
- Zetting en vervorming van de ondergrond.
- Trillingen en belasting door zwaar verkeer.

De technische randvoorwaarde is daarmee niet of een kade mogelijk is, maar op welke manier deze veilig, duurzaam en kostenefficiënt kan worden ontworpen. De bevestiging van technische haalbaarheid door de gemeente vormt een belangrijk positief uitgangspunt. Tegelijkertijd moet de technische uitwerking worden afgestemd op het beoogde gebruik, het type schepen, de verwachte goederenstromen en de inrichting van het achterliggende terrein.

Uit het interview met de heer Beenhakker (persoonlijke communicatie, 20 mei 2026) blijkt dat de kadesituatie aan de Giessenweg/Bornissehaven in eerdere planvorming al als technisch aandachtspunt werd gezien. Volgens de heer Beenhakker was er deels sprake van een bestaande kade, maar was deze in slechte staat en niet zonder versterking geschikt voor volwaardig kadegebruik. Daarnaast zou voor een deel van de kavel nog een nieuwe kadevoorziening nodig zijn. Dit bevestigt dat kadeontwikkeling technisch niet alleen gaat om het aanleggen van een aanlegvoorziening, maar ook om constructieve versterking, fundering en afstemming op het beoogde gebruik (E. Beenhakker, persoonlijke communicatie, 20 mei 2026).

HOOFDSTUK 5.5 MILIEU- EN BODEMTECHNISCHE RANDVOORWAARDEN

Bij kadeontwikkeling in een bestaand industriegebied zoals de Spaanse Polder speelt milieukwaliteit een belangrijke rol. Vooral de bodem- en waterkwaliteit zijn bepalend voor de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling. Door het langdurige industriële gebruik van de omgeving moet rekening worden gehouden met mogelijke bodemverontreiniging, verontreinigd slib, PFAS, grondwaterkwaliteit en beperkingen rondom grondverzet (IPLO, z.d.).

Voorafgaand aan de ontwikkeling is daarom aanvullend milieukundig onderzoek noodzakelijk. Hierbij moet onder andere worden gekeken naar (IPLO, z.d.):

- De actuele bodemkwaliteit.
- Mogelijke historische verontreiniging.
- De kwaliteit van vrijkomende grond en baggerspecie.
- PFAS en andere milieubelastende stoffen.
- De kwaliteit van het oppervlaktewater.
- Effecten van werkzaamheden op waterkwaliteit en ecologie.

Wanneer sprake is van verontreinigde grond of baggerspecie, kan dit gevolgen hebben voor de uitvoeringsmethode, planning en kosten. Grondverzet en afvoer van verontreinigd materiaal zijn aan regels gebonden. Ook moet worden voorkomen dat werkzaamheden leiden tot verspreiding van verontreiniging naar het water of de omgeving.

De draagkracht van de bodem is daarnaast van belang voor de constructieve uitwerking van de kade. De bodemopbouw bepaalt welke funderingsmethode nodig is en of aanvullende maatregelen nodig zijn om zetting of instabiliteit te voorkomen. Milieu- en bodemtechnische randvoorwaarden vormen daarmee geen directe belemmering, maar wel een belangrijk aandachtspunt voor de verdere uitwerking (Brills, 2017).

HOOFDSTUK 5.6 RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE RANDVOORWAARDEN

De effectiviteit van een kade hangt sterk samen met de ruimtelijke en functionele inpassing binnen het bedrijventerrein. Een kade heeft alleen toegevoegde waarde wanneer deze logisch wordt gekoppeld aan het achterliggende bedrijfsperceel en aan een gebruiker die daadwerkelijk afhankelijk is van watergebonden transport of opslag.

Belangrijke randvoorwaarden zijn:

- directe aansluiting op het wegennet.
- voldoende ruimte voor laden, lossen en opslag.
- voldoende manoeuvreerruimte voor vrachtwagens en materieel.
- scheiding tussen vrachtverkeer en overige functies.
- goede aansluiting tussen kade, bedrijfsbebouwing en buitenruimte.
- minimale verstoring van bestaande bedrijfsactiviteiten.
- borging van ruimtelijke kwaliteit aan de zichtzijde.

De Giessenweg/Bornissehaven is onderdeel van een intensief gebruikt bedrijventerrein, waar ruimte schaars is en efficiënt ruimtegebruik centraal staat (Bedrijvenraad Spaanse Polder, 2024). Daarom moet worden voorkomen dat de kade leidt tot onnodig ruimtebeslag of inefficiënte inrichting. De kade moet onderdeel zijn van een logisch bedrijfsconcept, bijvoorbeeld zware maakindustrie, watergebonden productie, bouwstoffenlogistiek of andere bedrijvigheid die aantoonbaar gebruikmaakt van het water.

Een belangrijk aandachtspunt is dat de kade niet alleen fysiek beschikbaar moet zijn, maar ook functioneel moet worden benut. Wanneer er geen structurele goederenstromen via het water plaatsvinden, verliest de kade haar economische en ruimtelijke meerwaarde. De uitgifte van de kade moet daarom gericht plaatsvinden aan een bedrijf dat past bij de watergebonden potentie van de locatie. De kade vraagt daarmee om gericht vestigingsbeleid, waarbij niet ieder bedrijf geschikt is als gebruiker.

Daarnaast moet er volgens de heer Verkerk rekening worden gehouden met de uitstraling van de locatie (persoonlijke communicatie, 3 juni 2026). De kavel ligt binnen een bedrijventerrein, maar heeft ook een zichtbare positie binnen de omgeving. Opslag, overslag en buitenruimte moeten daarom zorgvuldig worden ingepast, zodat de functionele waarde van de kade niet ten koste gaat van de ruimtelijke kwaliteit.

HOOFDSTUK 5.7 ECONOMISCHE RANDVOORWAARDEN

De economische haalbaarheid vormt een doorslaggevende randvoorwaarde voor kadeontwikkeling. De realisatie van een kade vraagt om hoge investeringen in civiele constructies, bodemonderzoek, vergunningprocedures, grondwerk, infrastructuur, inrichting van het achterterrein en beheer en onderhoud. Daarnaast vraagt kadegebruik om voldoende schaal, continuïteit en logistieke organisatie (WSP, z.d.).

Belangrijke economische factoren zijn (WSP, z.d.):

- hoge initiële investeringskosten;
- structurele beheer- en onderhoudskosten;
- afhankelijkheid van voldoende watergebonden bedrijvigheid;
- voldoende volume in goederenstromen;
- aansluiting op regionale logistieke ketens;
- lange terugverdiëntijd;
- mogelijke meerwaarde voor duurzame logistiek en vestigingskwaliteit.

Voor de Giessenweg/Bornissehaven betekent dit dat de economische haalbaarheid direct afhankelijk is van de mate waarin de kade daadwerkelijk wordt gebruikt. Een kade is vooral rendabel wanneer sprake is van structurele overslag, regelmatige aan- en afvoer via het water en een bedrijf dat de kade nodig heeft voor de bedrijfsvoering. Zonder een passende gebruiker bestaat het risico dat de kade vooral een kostbare ruimtelijke ingreep wordt zonder voldoende functioneel rendement (SmartPort, 2019).

Tegelijkertijd kan een kadeontwikkeling economische meerwaarde opleveren wanneer deze wordt gekoppeld aan de juiste doelgroep. Voor bedrijven die afhankelijk zijn van zware materialen, bouwstoffen, bulkgoederen of watergebonden productie kan de aanwezigheid van een kade een belangrijk vestigingsvoordeel zijn. Hierdoor kan de locatie zich onderscheiden binnen de Spaanse Polder en bijdragen aan het behoud van ruimte voor bedrijvigheid die niet eenvoudig elders kan worden ingepast.

Het interview met de heer Beenhakker (persoonlijke communicatie, 20 mei 2026) bevestigt dat de economische haalbaarheid van kadeontwikkeling sterk afhankelijk is van de toekomstige gebruiker. Bij de eerdere planvorming voor Codrico speelde mee dat het bedrijf de benodigde kadeversterking en aanleg voor eigen rekening zou nemen, waarna dit werd verrekend met de grondprijs. Wanneer een bedrijf geen directe behoefte heeft aan kadegebruik, ontstaat het risico dat de investering niet in verhouding staat tot de functionele meerwaarde (E. Beenhakker, persoonlijke communicatie, 20 mei 2026).

Uit het gespreksverslag met de heer Verkerk (persoonlijke communicatie, 3 juni 2026) blijkt dat kadeontwikkeling niet als vanzelfsprekend uitgangspunt moet worden gezien. Hoewel de ligging aan de Bornissehaven ruimtelijke en logistieke kansen biedt, heeft een kade alleen meerwaarde wanneer een toekomstige gebruiker daadwerkelijk afhankelijk is van aan- en afvoer over water.

Daarmee vormt kadeontwikkeling geen doel op zichzelf, maar een voorwaardelijke kans. De haalbaarheid hangt af van het type gebruiker, de goederenstromen, de benodigde overslagruimte en de mate waarin vervoer over water structureel onderdeel uitmaakt van het bedrijfsproces. Voor de scenarioanalyse betekent dit dat watergebonden bedrijvigheid alleen kansrijk is wanneer de functionele noodzaak overtuigend kan worden aangetoond (M. Verkerk, persoonlijke communicatie, 3 juni 2026).

HOOFDSTUK 5.8 CONCLUSIE

De analyse van de randvoorwaarden voor kadeontwikkeling aan de Giessenweg/Bornissehaven laat zien dat de locatie over duidelijke ruimtelijke en functionele kansen beschikt. De belangrijkste kans ligt in de directe ligging aan de Bornissehaven en de verbinding met het Rotterdamse vaarwegennetwerk. Hierdoor ontstaat in potentie aansluiting op regionale en bovenregionale logistieke stromen over water. Daarnaast sluit de locatie aan op het bestaande industriële karakter van de Spaanse Polder, waar logistiek, productie, maakindustrie en watergebonden bedrijvigheid passen binnen het ruimtelijke en economische profiel van het gebied.

Op basis van de terugkoppeling vanuit de gemeente kan worden geconcludeerd dat een kadeontwikkeling technisch haalbaar is. De locatie beschikt over voldoende ruimtelijke aanknopingspunten en de waterligging maakt realisatie van een functionele kade in beginsel mogelijk. Wel vraagt de technische uitwerking om aanvullend onderzoek naar bodemopbouw, fundering, constructie, belasting, type schepen en inrichting van het achterliggende terrein. De technische haalbaarheid vormt daarmee een positief uitgangspunt, maar moet in de verdere planvorming civieltechnisch worden onderbouwd.

Tegelijkertijd blijkt uit de analyse dat de uitvoerbaarheid van een kadeontwikkeling afhankelijk is van meerdere randvoorwaarden. Juridisch-planologisch moet de kade passen binnen het omgevingsplan of via planologisch maatwerk mogelijk worden gemaakt. Waterstaatkundig moet rekening worden gehouden met vergunningen, onderhoudszones, waterveiligheid, doorstroming en eventuele watercompensatie wanneer water wordt gedempt. Milieukundig zijn bodemkwaliteit, grondverzet, PFAS, waterkwaliteit en mogelijke sanering belangrijke aandachtspunten. Ruimtelijk-functioneel is vooral van belang dat de kade wordt gekoppeld aan een passende gebruiker en niet als losse voorziening wordt ontwikkeld. Economisch is de haalbaarheid afhankelijk van voldoende structureel gebruik door watergebonden bedrijvigheid.

Concluderend kan worden gesteld dat kadeontwikkeling aan de Giessenweg/Bornissehaven kansrijk en technisch haalbaar is, maar alleen meerwaarde heeft wanneer deze integraal wordt uitgewerkt. De kade moet onderdeel zijn van een gericht bedrijfsconcept, waarbij een passende watergebonden functie wordt gekoppeld aan de ruimtelijke en logistieke kwaliteiten van de locatie. De ontwikkeling is daarom niet zozeer technisch onmogelijk, maar voorwaardelijk afhankelijk van juridisch-planologische inpassing, waterstaatkundige toestemming, milieukundige onderbouwing en economische benutting door een geschikte gebruiker. Wanneer deze randvoorwaarden positief worden ingevuld, kan de kadeontwikkeling bijdragen aan duurzame logistiek, beter gebruik van de waterstructuur en versterking van de Spaanse Polder als toekomstbestendig werkgebied.

BIJLAGE 11: HOOFDSTUK 6: LOCATIEANALYSE

Om inzicht te krijgen in de fysieke kenmerken en de huidige situatie van de kanszone aan de Giessenweg/Bornissehaven is een locatieanalyse uitgevoerd. Deze analyse is voornamelijk gebaseerd op veldonderzoek, waarbij tijdens een locatiebezoek foto's zijn gemaakt van relevante onderdelen van de kavel en de directe omgeving. De afbeeldingen in dit hoofdstuk zijn, met uitzondering van het luchtbeeld, eigen opnames uit het veldonderzoek. De foto's geven inzicht in de huidige inrichting, bereikbaarheid, gebruiksfunctie, ruimtelijke uitstraling en relatie met het omliggende bedrijventerrein.

De locatieanalyse vormt een aanvulling op de eerder uitgevoerde gebiedsanalyse en lagenbenadering. Waar de gebiedsanalyse vooral inzicht geeft in de bredere ruimtelijke, functionele en economische context van de Spaanse Polder, richt deze locatieanalyse zich specifiek op de fysieke situatie van de onderzoekskavel zelf. Hierdoor ontstaat een concreter beeld van de kansen en aandachtspunten die van invloed zijn op de verdere uitwerking van passende functies en ontwikkelscenario's.

HOOFDSTUK 6.1 HUIDIGE INRICHTING VAN DE KAVEL

Figuur 60 toont dat de kavel momenteel bestaat uit een onverzorgd en grotendeels dichtbegroeid grasveld. Op het terrein is geen bebouwing aanwezig en ook zijn er geen duidelijke functionele voorzieningen zichtbaar. Hierdoor oogt het perceel op dit moment onderbenut. De aanwezige begroeiing en het beperkte onderhoud zorgen voor een rommelige uitstraling, waardoor de ruimtelijke kwaliteit van de locatie in de huidige situatie beperkt is.

Figuur 60

Huidige situatie van de kavel



Tegelijkertijd biedt de open en onbebouwde situatie duidelijke kansen voor toekomstige herontwikkeling. Doordat er geen bestaande bebouwing aanwezig is, bestaat er relatief veel vrijheid bij het bepalen van een nieuwe ruimtelijke inrichting. Ook zijn er op basis van de visuele waarneming weinig fysieke obstakels aanwezig die een toekomstige ontwikkeling direct belemmeren. Wel moet bij verdere planvorming rekening worden gehouden met aanvullend onderzoek naar onder andere bodemkwaliteit, draagkracht en eventuele ondergrondse infrastructuur.

HOOFDSTUK 6.2 BEREIKBAARHEID EN ONTSLUITING

Figuur 61 toont dat de kavel bereikbaar is via de Giessenweg en beschikt over een directe aansluiting op het bestaande wegennet. De ontsluiting sluit aan op het industriële karakter van de omgeving en is in basis geschikt voor auto- en vrachtverkeer. Dit is van belang, omdat toekomstige bedrijfsfuncties afhankelijk zijn van een goede bereikbaarheid voor werknemers, leveranciers, bezoekers en logistieke stromen.

Direct naast de kavel ligt de A20. Deze ligging vormt een belangrijk bereikbaarheidsvoordeel, omdat de locatie hierdoor is verbonden met een groter regionaal wegennetwerk. Voor functies zoals logistiek, maakindustrie, productie, groothandel of watergebonden bedrijvigheid is deze bereikbaarheid een belangrijke vestigingsfactor. Tegelijkertijd vraagt de ligging nabij een drukke verkeersstructuur om aandacht voor verkeersveiligheid, interne ontsluiting en voldoende ruimte voor laden, lossen en manoeuvreren op eigen terrein.

Figuur 61

Toegang en ontsluiting van de kavel



HOOFDSTUK 6.3 RUIMTELIJKE KENMERKEN EN UITSTRALING

Figuur 62 toont de ligging van de onderzoekskavel binnen de Spaanse Polder. Op het luchtbeeld is zichtbaar dat de kavel zich onderscheidt van de directe omgeving door het open en onbebouwde karakter. Waar de omliggende omgeving voornamelijk bestaat uit bedrijfsbebouwing, verharding en industriële functies, betreft de onderzoekslocatie een relatief groot groen en onbebouwd terrein. Hierdoor vormt de kavel een opvallende open ruimte binnen een verder intensief gebruikt bedrijventerrein.

Figuur 62

Luchtbeeld van onderzoekskavel en directe omgeving



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van https://earth.google.com/web/search/giessenweg/@51.92721808,4.42656575,-.4279963a,515.79985878d,35y,8.1249963h,67.87888461t,360r/data=CiwiJgokCd5Zbq9_9kIAESsNDzMy9kLAGemg-QoBuRFAIf3z2EgXtRFAQgIIAToDCgEwQgIIAEoNCP_____wEQAA

Daarnaast is zichtbaar dat de locatie direct grenst aan de Bornissehaven en nabij de A20 ligt. Deze combinatie van watergebonden ligging en goede bereikbaarheid vormt een belangrijke ruimtelijke kwaliteit. De ligging aan het water biedt kansen voor functies die gebruikmaken van transport, overslag of logistiek via het water. De ligging nabij de A20 vergroot daarnaast de zichtbaarheid en bereikbaarheid van de locatie. Hierdoor heeft de kavel niet alleen functionele waarde, maar ook potentie als representatieve zichtlocatie binnen de Spaanse Polder.

De kavel grenst direct aan een kade langs de Bornissehaven. Deze ligging vormt een belangrijk ruimtelijk kenmerk van de locatie en draagt bij aan de functionele waarde van het terrein. Figuur 63 toont dat langs een deel van de kavel een kade aanwezig is. Deze kade biedt in potentie mogelijkheden voor watergebonden activiteiten en kan een meerwaarde vormen voor toekomstige bedrijfsfuncties waarbij transport, overslag of aanvoer via het water een rol speelt.

Figuur 63

Kade langs de kavel



Wel moet worden opgemerkt dat de aanwezigheid van een kade niet automatisch betekent dat deze direct geschikt is voor intensief gebruik. Voor een verdere ontwikkeling is nader onderzoek nodig naar de technische staat, belastbaarheid, nautische bruikbaarheid en juridische status van de kade. Daarmee vormt de kade een duidelijke kans, maar tegelijkertijd ook een aandachtspunt binnen de verdere planuitwerking.

De kavel wordt gekenmerkt door een open karakter, doordat er geen bebouwing of andere grote fysieke obstakels aanwezig zijn. Hierdoor ontstaan lange zichtlijnen over de locatie en naar de omliggende omgeving. Dit zorgt voor een goed overzicht van het terrein en maakt de ruimtelijke structuur van de kavel duidelijk afleesbaar.

Daarnaast vormt de aanwezige kade een duidelijke ruimtelijke begrenzing tussen de kavel en de Bornissehaven. De relatie met het water is hierdoor sterk aanwezig. Figuur 64 laat zien dat de locatie zich onderscheidt van de directe omgeving. Binnen de overwegend industriële omgeving van de Spaanse Polder is een groot onbebouwd grasveld relatief uitzonderlijk. Waar de omgeving voornamelijk bestaat uit bedrijfsbebouwing, verharding en logistieke functies, vormt deze open ruimte een afwijkend ruimtelijk element binnen het gebied.

Figuur 64

Ruimtelijke kenmerken van de kavel



HOOFDSTUK 6.4 KANSEN EN AANDACHTSPUNTEN VANUIT VELDONDERZOEK

Op basis van het uitgevoerde veldonderzoek zijn verschillende kansen en aandachtspunten voor de kavel zichtbaar geworden. Tijdens het locatiebezoek is gekeken naar de fysieke inrichting van het terrein, de bereikbaarheid, de ruimtelijke kenmerken en de relatie met de directe omgeving. De huidige situatie van de locatie laat zien dat het terrein zowel sterke ruimtelijke kwaliteiten als enkele aandachtspunten bevat die van invloed kunnen zijn op toekomstige ontwikkelingen. Door de locatie op kavelniveau te beoordelen ontstaat een concreter beeld van de eigenschappen van het terrein en de wijze waarop deze eigenschappen toekomstige invullingen kunnen ondersteunen of beperken. De waarnemingen uit het veldonderzoek vormen daarmee een aanvulling op de eerder uitgevoerde gebiedsanalyse en lagenbenadering. In tabel 5 zijn de belangrijkste kansen en aandachtspunten samengevat.

Tabel 5

Kansen en aandachtspunten

Waarneming	Betekenis
<i>Open en onbebouwde kavel</i>	Biedt flexibiliteit voor toekomstige inrichting en functiekeuze
<i>Ligging aan de Bornissehaven</i>	Creëert kansen voor watergebonden functies en logistiek via water
<i>Aanwezigheid van een kade</i>	Mogelijke meerwaarde voor overslag of aanvoer via water
<i>Goede ontsluiting via de Giessenweg</i>	Geschikt voor bedrijfsfuncties met auto- en vrachtverkeer
<i>Nabijheid van de A20</i>	Vergroot bereikbaarheid en zichtbaarheid van de locatie
<i>Weinig zichtbare fysieke obstakels</i>	Minder beperkingen door bestaande bebouwing of sloopwerkzaamheden
<i>Beperkte huidige ruimtelijke kwaliteit</i>	Biedt kansen voor kwaliteitsverbetering en betere gebiedsinpassing
<i>Industriële omgeving</i>	Sluit aan bij bedrijfsfuncties, maar vraagt om zorgvuldige ruimtelijke inpassing

Een belangrijke kans is de aanwezigheid van een grotendeels open en onbebouwde kavel. Doordat er geen bestaande bebouwing aanwezig is, bestaat er veel flexibiliteit bij een toekomstige invulling van het terrein. Daarnaast zijn er naar verwachting minder beperkingen door sloopwerkzaamheden of het verwijderen van bestaande structuren. Ook de directe ligging aan de Bornissehaven vormt een belangrijke kwaliteit van de locatie. Deze ligging creëert mogelijkheden voor watergebonden bedrijvigheid of logistieke functies waarbij vervoer via het water een rol kan spelen.

Verder beschikt de locatie over een goede bereikbaarheid via de Giessenweg en het omliggende wegennet. Dit sluit aan op het karakter van de Spaanse Polder als bedrijventerrein en vergroot de geschiktheid voor verschillende bedrijfsfuncties. De nabijheid van de A20 versterkt dit bereikbaarheidsprofiel en zorgt ervoor dat de locatie ook vanuit de omgeving goed zichtbaar is. Hierdoor ontstaat niet alleen functionele potentie, maar ook een ontwerpopgave voor een verzorgde en representatieve uitstraling.

Tegelijkertijd zijn tijdens het veldonderzoek enkele aandachtspunten zichtbaar geworden. De huidige inrichting van de kavel wordt gekenmerkt door een onverzorgde en dichtbegroeide grasvlakte, waardoor de ruimtelijke uitstraling van de locatie momenteel beperkt is. Daarnaast kan de open ligging ervoor zorgen dat de locatie een minder duidelijke ruimtelijke afbakening heeft ten opzichte van de directe omgeving. Ook dient bij toekomstige ontwikkelingen rekening te worden gehouden met de industriële omgeving en de functies die zich in de directe nabijheid bevinden.

HOOFDSTUK 6.5 BETEKENIS VOOR TOEKOMSTIGE HERONTWIKKELING

De bevindingen uit het veldonderzoek laten zien dat de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven verschillende eigenschappen heeft die van belang zijn voor toekomstige herontwikkeling. Allereerst biedt het open en onbebouwde karakter van de kavel veel flexibiliteit. Doordat er geen bestaande bebouwing aanwezig is, kan de toekomstige inrichting relatief vrij worden vormgegeven. Dit biedt mogelijkheden om vanaf het begin rekening te houden met de gewenste functies, ontsluiting, parkeerruimte, groenstructuur, waterrelatie en ruimtelijke kwaliteit.

De ligging aan de Bornissehaven vormt daarnaast een belangrijk onderscheidend kenmerk. Deze watergebonden ligging biedt kansen voor functies die gebruik kunnen maken van transport, overslag of logistiek via het water. Wel moet hierbij worden opgemerkt dat de aanwezigheid van een kade niet automatisch betekent dat deze direct geschikt is voor intensief watergebonden gebruik. Voor een verdere ontwikkeling is nader onderzoek nodig naar de technische staat, belastbaarheid, bereikbaarheid en juridische mogelijkheden van de kade. Daarmee vormt de kade vooral een kansrijke randvoorwaarde, maar nog geen definitieve garantie voor watergebonden bedrijvigheid.

Ook de ligging nabij de A20 en de ontsluiting via de Giessenweg zijn belangrijke factoren. De locatie is goed zichtbaar en bereikbaar, waardoor zij geschikt kan zijn voor bedrijfsfuncties die afhankelijk zijn van logistiek, vrachtverkeer of representativiteit richting de omgeving. Tegelijkertijd vraagt deze zichtbaarheid om aandacht voor de uitstraling van

toekomstige bebouwing. Een ontwikkeling op deze locatie moet daarom niet alleen functioneel passen binnen de Spaanse Polder, maar ook bijdragen aan een verzorgdere en kwalitatief betere zichtzone.

De huidige ruimtelijke kwaliteit van de kavel is beperkt. Het terrein oogt onverzorgd, onderbenut en ruimtelijk weinig ingericht. Dit vormt een aandachtspunt, maar tegelijkertijd ook een belangrijke ontwikkelkans. Door de kavel opnieuw in te richten kan de locatie beter worden verbonden met de omliggende bedrijfsstructuur en kan de ruimtelijke uitstraling van dit deel van de Giessenweg worden verbeterd. De locatieanalyse bevestigt daarmee dat de kavel niet alleen fysieke ruimte biedt voor ontwikkeling, maar ook kansen biedt om de functionele en ruimtelijke kwaliteit van de kanszone te versterken.

HOOFDSTUK 6.6 CONCLUSIE

Op basis van de uitgevoerde locatieanalyse kan worden geconcludeerd dat de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven beschikt over verschillende ruimtelijke kwaliteiten die kansen bieden voor toekomstige herontwikkeling. De locatie kenmerkt zich door een open en onbebouwd karakter, waardoor veel flexibiliteit bestaat bij een toekomstige invulling van het terrein. Doordat er geen bestaande bebouwing of grote fysieke obstakels aanwezig zijn, zijn de ruimtelijke mogelijkheden relatief vrij in te delen en zullen naar verwachting minder ingrijpende aanpassingen nodig zijn voorafgaand aan een herontwikkeling.

Daarnaast vormen de goede bereikbaarheid via de Giessenweg, de nabijheid van de A20 en de ligging aan de Bornissehaven belangrijke functionele voordelen van de locatie. De aanwezige kade versterkt de potentie voor watergebonden bedrijvigheid of logistieke functies, maar vraagt bij verdere uitwerking nog om nader onderzoek naar technische staat, belastbaarheid en gebruiksmogelijkheden. De combinatie van bereikbaarheid over de weg en ligging aan het water maakt de kavel kansrijk voor bedrijfsfuncties die passen binnen het industriële karakter van de Spaanse Polder.

Tegelijkertijd laat de analyse zien dat de huidige situatie van de kavel een beperkte ruimtelijke kwaliteit heeft. De locatie oogt momenteel onderbenut door de aanwezigheid van een onverzorgd en dichtbegroeid grasveld. Binnen de sterk industriële omgeving van de Spaanse Polder vormt de kavel hierdoor een afwijkend en weinig benut ruimtelijk element. Deze situatie biedt echter niet alleen aandachtspunten, maar creëert ook kansen om de locatie in de toekomst kwalitatief en functioneel beter in te passen binnen de omgeving.

De locatieanalyse bevestigt daarmee dat de kavel beschikt over kenmerken die potentie bieden voor herontwikkeling. Vooral de open kavelstructuur, de bereikbaarheid, de zichtbaarheid vanaf de A20 en de ligging aan de Bornissehaven vormen belangrijke aanknopingspunten voor de verdere uitwerking van passende functies en ontwikkelscenario's. Voor de verdere planvorming blijft het wel noodzakelijk om de ruimtelijke kansen te koppelen aan technische, juridische, milieukundige en economische randvoorwaarden.

BIJLAGE 12: HOOFDSTUK 7: MARKTANALYSE

De marktanalyse heeft als doel om inzicht te verkrijgen in de actuele marktvraag, relevante economische ontwikkelingen en de meest geschikte functies voor de onderzoekslocatie aan de Giessenweg/Bornissehaven. Hierbij wordt gekeken naar trends binnen bedrijventerreinen, de economische structuur van de regio en de aansluiting tussen de locatiemarkten en de vraag vanuit de markt. Op basis hiervan wordt bepaald welke functies en doelgroepen het beste passen bij de ruimtelijke en functionele kwaliteiten van de kavel.

De analyse sluit aan op de eerdere gebiedsanalyse, lagenbenadering, beleidsanalyse en locatieanalyse. De uitkomsten van deze marktanalyse vormen een belangrijke basis voor het programma van eisen en de uiteindelijke scenarioanalyse.

HOOFDSTUK 7.1 HUIDIGE ECONOMISCHE STRUCTUUR

De Spaanse Polder wordt gekenmerkt door een sterk industrieel en logistiek karakter. Binnen het gebied zijn voornamelijk transportbedrijven, groothandel, opslagfuncties, productiebedrijven en maakindustrie gevestigd. Deze bedrijven zijn in hoge mate afhankelijk van een goede bereikbaarheid, voldoende milieuruimte en efficiënte logistieke verbindingen over de weg en deels over het water (Rotterdamraad, 2026).

De aanwezigheid van hogere milieucategorieën maakt het gebied geschikt voor bedrijvigheid die elders in stedelijk gebied minder goed kan worden ingepast. Hierdoor vervult de Spaanse Polder een belangrijke functie binnen de regionale economie (Buck International Consultants, 2025). De locatie biedt ruimte aan bedrijvigheid die veel ruimte, logistieke bewegingen of milieuruimte nodig heeft. Dit maakt het gebied aantrekkelijk voor sectoren zoals zwaardere industrie, maakindustrie, circulaire economie, stedelijke distributie en foodgerelateerde bedrijvigheid.

Deze beleidsmatige richting wordt bevestigd in het interview met de heer Beenhakker, markt- en contractspecialist bij de gemeente Rotterdam. Volgens de heer Beenhakker (persoonlijke communicatie, 20 mei 2026) hanteert de gemeente bij kaveluitgifte het uitgangspunt van “het juiste bedrijf op de juiste plaats”. Dit betekent dat bedrijventerreinen zoals de Spaanse Polder vooral bedoeld zijn voor zwaardere bedrijvigheid en maakindustrie, omdat deze functies elders in de stad minder goed kunnen worden ingepast. Lichtere functies, zoals kleinschalige dienstverlening of functies met een lagere milieucategorie, benutten de kwaliteiten van de Spaanse Polder onvoldoende en kunnen volgens deze redenering beter op andere locaties landen. Hiermee wordt bevestigd dat de kanszone vooral geschikt is voor bedrijven die daadwerkelijk behoefte hebben aan milieuruimte, logistieke bereikbaarheid en een bedrijfsmatige omgeving (E. Beenhakker, persoonlijke communicatie, 20 mei 2026).

De Stichting Kennisalliantie Bedrijventerreinen Nederland benoemt voor bedrijventerreinen vijf belangrijke doelgroepen: zwaardere industrie, maakindustrie, food, stedelijke distributie en circulaire economie. Deze doelgroepen sluiten sterk aan op het profiel van de Spaanse Polder, omdat het gebied beschikt over grote kavels, milieuruimte, logistieke bereikbaarheid en een bestaande economische structuur met productie, opslag en distributie (SKBN, 2026).

Tabel 6

Belangrijkste economische functies binnen de Spaanse Polder

Functie	Kenmerken	Belangrijkste ruimtelijke behoefte	Relevantie voor kanszone
<i>Zwaardere industrie</i>	Grootschalige productie, hoge milieucategorie, intensieve logistieke stromen en zware bedrijfsprocessen	Grote kavels, hoge milieuruimte, goede vrachtontsluiting en afstand tot gevoelige functies	Hoog, omdat de Spaanse Polder ruimte biedt aan hogere milieucategorieën en de kavel groot genoeg is voor functionele bedrijfsruimte
<i>Maakindustrie</i>	Productie, assemblage, technische bewerking en innovatieve fabricageprocessen	Functionele bedrijfsruimte, laad- en losruimte, bereikbaarheid en uitbreidingsmogelijkheden	Hoog, omdat maakindustrie past bij het economische profiel en de beleidsambities van het gebied
<i>Food</i>	Productie, verwerking, opslag en distributie van voedingsmiddelen	Goede logistieke bereikbaarheid, koel- en opslagruimte, hygiënische bedrijfsomgeving en efficiënte bevoorrading	Middel tot hoog, mits geur, hygiëne, koeling en logistiek goed worden ingepast
<i>(Stedelijke) distributie</i>	Overslag, opslag en snelle distributie richting stedelijk gebied	Directe aansluiting op hoofdwegen, manoeuvreerruimte voor vrachtverkeer en efficiënte logistieke routing	Hoog, vanwege ligging nabij A20, A13 en stedelijke afzetmarkt

<i>Circulaire economie</i>	Recycling, hergebruik van materialen, duurzame productie en circulaire ketens	Flexibele bedrijfsruimte, milieuruimte, opslagruimte en goede logistieke verbindingen	Zeer hoog, omdat circulariteit aansluit op beleid, milieuruimte en ruimtebehoefte
----------------------------	---	---	---

Opmerking. Tabel zelf gemaakt, informatie overgenomen, van <https://www.skbn.nu/post/1250>

Tabel 6 geeft een overzicht van de belangrijkste economische functies binnen de Spaanse Polder (SKBN, 2026).

De ligging nabij de A20, A4 en A13 zorgt voor een sterke regionale bereikbaarheid. Tegelijkertijd biedt de ligging aan de Bornissehaven kansen voor watergebonden logistiek en duurzame goederenstromen. Juist deze combinatie van multimodale bereikbaarheid, milieuruimte en beschikbare bedrijfsgrond maakt de locatie aantrekkelijk voor toekomstgerichte bedrijvigheid.

HOOFDSTUK 7.2 MARKTTRENDS EN ONTWIKKELINGEN

Binnen de bedrijfsruimtemarkt zijn verschillende ontwikkelingen zichtbaar die invloed hebben op bedrijventerreinen zoals de Spaanse Polder. Voor de kansenzone is het belangrijk om deze trends te vertalen naar concrete kansen en aandachtspunten. Uit beleids- en marktrapporten blijkt dat bedrijventerreinen steeds belangrijker worden binnen de ruimtelijke economie van Nederland. Vooral locaties met goede bereikbaarheid, milieuruimte en uitbreidingsmogelijkheden worden steeds schaarser (Provincie Zuid-Holland, 2025).

HOOFDSTUK 7.2.1 SCHAARSTE EN KRAPPER AANBOD

Binnen Zuid-Holland is sprake van een toenemende druk op de ruimte. Verschillende functies zoals wonen, werken, mobiliteit, energie, natuur en water concurreren om dezelfde ruimte. De provincie Zuid-Holland benadrukt daarom dat bestaande bedrijventerreinen beter benut moeten worden en dat ruimte voor werken beschermd moet blijven. In het omgevingsbeleid wordt aangegeven dat de ruimte in Zuid-Holland schaars is en dat de economie zich vooral binnen bestaande ruimte moet ontwikkelen. (Provincie Zuid-Holland, 2025).

Voor de Spaanse Polder betekent dit dat bestaande bedrijventerreinen niet zomaar kunnen worden omgevormd naar andere functies. De druk op bedrijfsruimte maakt locaties zoals de Giessenweg/Bornissehaven extra waardevol. De kavel is relatief groot, onbebouwd en ligt binnen een bestaand bedrijventerrein. Daardoor is de locatie geschikt om nieuwe economische ruimte toe te voegen zonder uitbreiding buiten bestaand stedelijk gebied.

Dit ondersteunt de keuze om de kansenzone niet te benaderen als potentiële woon- of kantoorlocatie, maar als strategische werklocatie binnen bestaand bedrijventerrein. Juist doordat de locatie onbebouwd is en binnen een gebied met milieuruimte ligt, is behoud voor economische functies ruimtelijk en beleidsmatig logisch (Provincie Zuid-Holland, 2025).

Voor de kansenzone betekent deze trend dat extensief ruimtegebruik niet passend is. De locatie moet juist efficiënt worden benut, bijvoorbeeld door een compacte bedrijfshal, slimme routing, gedeeld parkeren, dakgebruik voor energieopwekking en een duidelijke scheiding tussen logistieke ruimte, kadezone en groen/blauwe maatregelen. Tabel 7 toont de betekenis van deze trend op de kansenzone.

Tabel 7

Betekenis voor de kansenzone

Markttrend	Betekenis voor locatie
<i>Ruimte voor bedrijvigheid wordt schaarser</i>	De onbebouwde kavel heeft strategische waarde
<i>Transformatie van bedrijventerreinen staat onder druk</i>	Behoud van bedrijfsfunctie is logisch en beleidsmatig wenselijk
<i>Vraag naar grote kavels blijft bestaan</i>	De locatie is aantrekkelijk voor ruimte vragende bedrijven
<i>Efficiënt ruimtegebruik wordt belangrijker</i>	Ontwikkeling moet intensiever zijn dan de huidige onbebouwde situatie

HOOFDSTUK 7.2.2 NETCONGESTIE EN OPKOMST VAN ENERGIEHUBS

Een belangrijke ontwikkeling binnen de bedrijfsruimtemarkt is de toenemende problematiek rondom netcongestie. Door de groeiende vraag naar elektriciteit, onder andere als gevolg van elektrificatie, verduurzaming en uitbreiding van bedrijfsactiviteiten, ontstaat op steeds meer locaties een tekort aan beschikbare capaciteit op het elektriciteitsnet. Hierdoor kunnen bedrijven niet altijd een nieuwe of zwaardere aansluiting krijgen, wat directe gevolgen heeft voor de vestiging en groei van ondernemingen. In het Bedrijfsruimtemarkt Rapport (2025) wordt netcongestie benoemd als één van de meest urgente knelpunten binnen de bedrijfsruimtemarkt. Daarbij wordt aangegeven dat problemen rondom stroomcapaciteit en lange wachtl lijsten een steeds grotere invloed hebben op de ontwikkelingsmogelijkheden van bedrijven

en bedrijventerreinen. Tegelijkertijd ontstaan nieuwe oplossingen, zoals energiehubs waarbij bedrijven gezamenlijk gebruikmaken van beschikbare energiec capaciteit. Hierbij worden aansluitingen gedeeld en stemmen bedrijven hun energiegebruik op elkaar af, waardoor de beschikbare capaciteit efficiënter benut kan worden. Volgens de NVM (2025) biedt dit bedrijven meer handelingsperspectief en kan dit toekomstige groei ondersteunen (NVM, 2025).

De urgentie hiervan blijkt uit recente marktcijfers: in maart 2025 stonden bijna 12.000 bedrijven op de wachtlijst voor een nieuwe of verzwaarde stroomaansluiting bij regionale netbeheerders. In 2023 ging het nog om circa 6.000 bedrijven. Daarmee is het aantal bedrijven op de wachtlijst in ongeveer twee jaar tijd bijna verdubbeld. Dit laat zien dat netcapaciteit niet langer een technisch detail is, maar een bepalende vestigingsvoorwaarde voor nieuwe bedrijfsontwikkelingen (NVM, 2025).

Voor de onderzoekslocatie aan de Giessenweg/Bornissehaven vormt netcongestie een belangrijk aandachtspunt bij toekomstige ontwikkeling. Met name zware maakindustrie en watergebonden bedrijvigheid kunnen een relatief hoge energiebehoefte hebben vanwege productieprocessen, machines en logistieke activiteiten. Hierdoor zal bij een toekomstige invulling van de locatie rekening moeten worden gehouden met de beschikbare energiec capaciteit en mogelijke innovatieve oplossingen zoals collectieve energievoorzieningen of energiehubs.

Netcongestie betekent niet dat ontwikkeling onmogelijk is, maar wel dat energie vroegtijdig moet worden meegenomen in de planvorming. De kavel moet bijvoorbeeld volledig zelfvoorzienend zijn met generatoren, turbines, zonnepanelen of door het doorleveren van stroom van burens. Als een buurman wel een aansluiting heeft, kan er onderling iets geregeld worden om alsnog van stroom te worden voorzien (E. Beenhakker, persoonlijke communicatie, 20 mei 2026). Tabel 8 toont de betekenis van deze trend op de kanszone.

Tabel 8
Betekenis voor de kanszone

Markttrend	Betekenis voor locatie
<i>Elektrificatie van bedrijfsprocessen neemt toe</i>	Energieaansluiting moet vroegtijdig worden onderzocht
<i>Logistiek elektrificeert</i>	Ruimte nodig voor laadinfra en slim laden
<i>Netcapaciteit is niet vanzelfsprekend beschikbaar</i>	Overleg met netbeheerder is noodzakelijk
<i>Energiehubs worden belangrijker</i>	Samenwerking met omliggende bedrijven kan kansrijk zijn

Het interview met mevrouw van Veen (persoonlijke communicatie, 3 juni 2026) bevestigt dat netcongestie in de praktijk een belangrijke randvoorwaarde is bij de uitgifte van bedrijfskavels. Zij benoemt een recente pilot bij Stadionpark, waarbij een bedrijfskavel ondanks het ontbreken van een nieuwe energieaansluiting toch op de markt is gebracht. In die procedure moesten inschrijvende partijen aantonen hoe zij hun energievoorziening zelfstandig konden organiseren, bijvoorbeeld door middel van eigen opwekking, batterijopslag en een concreet plan van aanpak met risico- en beheersmaatregelen.

Deze praktijkervaring is relevant voor de kanszone aan de Giessenweg/Bornissehaven. Ook hier moet bij een toekomstige ontwikkeling rekening worden gehouden met beperkte netcapaciteit. Dit betekent dat energiehaalbaarheid niet pas in een latere technische fase aan bod moet komen, maar al onderdeel moet zijn van de ruimtelijke en financiële afweging. Scenario's die ruimte bieden voor zonnepanelen, batterijopslag, slim laden en een gefaseerde energievraag zijn daardoor realistischer dan scenario's die volledig afhankelijk zijn van een zware nieuwe netaansluiting (S. van Veen, persoonlijke communicatie, 3 juni 2026).

HOOFDSTUK 7.2.3 VERDUURZAMING EN CIRCULARITEIT

Verduurzaming en circulariteit spelen een steeds grotere rol op bedrijventerreinen. Bedrijven worden gestimuleerd om efficiënter om te gaan met energie, materialen en ruimte. Circulaire bedrijvigheid vraagt vaak om specifieke bedrijfsruimte, zoals opslag, sortering, verwerking, reparatie en hergebruik van materialen. Volgens SKBN (2025) vraagt circulaire economie op bedrijventerreinen om slimme combinaties tussen productie- en verwerkingsruimte, logistieke ruimte en gebruiksruimte voor circulaire bedrijfsgebouwen (SKBN, 2025).

De provincie Zuid-Holland ziet bedrijventerreinen als belangrijke locaties voor circulaire economie. Bedrijventerreinen zijn waardevol voor de Zuid-Hollandse economie en huisvesten veel bedrijven en werkgelegenheid. De provincie zet daarom in op circulaire bedrijventerreinen en samenwerking tussen bedrijven, overheid en andere partijen (SKBN, 2025).

Voor de Spaanse Polder is circulariteit kansrijk, omdat het gebied al bestaat uit productie, logistiek, opslag, bouw gerelateerde bedrijven en industriële functies. Hierdoor kunnen reststromen, materialen, transport en kennis mogelijk worden gekoppeld. De kanszone kan hierbij functioneren als locatie voor circulaire maakindustrie, materiaalhub, reparatiebedrijf, circulaire bouwlogistiek of duurzame distributie. Tabel 9 toont de betekenis van deze trend op de kanszone.

Tabel 9*Betekenis voor de kansenzone*

Markttrend	Betekenis voor locatie
<i>Circulaire economie vraagt om ruimte</i>	De kavel is geschikt voor opslag, verwerking en logistiek
<i>Reststromen worden economisch relevanter</i>	Samenwerking met omliggende bedrijven is mogelijk
<i>Beleid stimuleert circulaire bedrijventerreinen</i>	Circulaire invulling sluit aan op provinciale en gemeentelijke doelen
<i>Circulaire bedrijven vragen milieuruimte</i>	Spaanse Polder is hiervoor beter geschikt dan gemengde stedelijke gebieden

HOOFDSTUK 7.2.4 INTENSIEVER RUIMTEGEBRUIK

Door de schaarste aan bedrijventerreinen wordt intensiever ruimtegebruik steeds belangrijker. De provincie Zuid-Holland stelt dat bedrijventerreinen ruimtelijk beschermd moeten worden en dat andere functies dan werken beperkt moeten worden toegevoegd. Dit heeft als doel om voldoende ruimte voor bedrijvigheid te behouden (Provincie Zuid-Holland, 2025). Voor de kansenzone betekent dit dat de huidige onbebouwde situatie niet optimaal aansluit bij de ruimtevraag. De kavel vertegenwoordigt een belangrijke economische kans, maar deze wordt op dit moment nauwelijks benut. Herontwikkeling kan bijdragen aan een hogere economische waarde per hectare, extra werkgelegenheid en een betere ruimtelijke structuur.

Intensiever ruimtegebruik betekent echter niet dat de kavel volledig verhard of maximaal volgebouwd moet worden. Er moet juist een balans worden gevonden tussen bebouwing, logistieke ruimte, parkeren, kadegebruik, groen en waterberging.

Dit sluit aan bij het interview met de heer Beenhakker, waarin wordt aangegeven dat de gemeente bij kaveluitgifte nadrukkelijk stuurt op een zo hoog mogelijke benutting van de kavel, bijvoorbeeld door te kijken naar FSI, bruto vloeroppervlak en de mate waarin de beschikbare ruimte daadwerkelijk wordt bebouwd en functioneel wordt ingezet (E. Beenhakker, persoonlijke communicatie, 20 mei 2026). Tabel 10 toont de betekenis van deze trend op de kansenzone.

Tabel 10*Betekenis voor de kansenzone*

Markttrend	Betekenis voor locatie
<i>Bestaande bedrijventerreinen moeten beter worden benut</i>	Ontwikkeling van de onbebouwde kavel is wenselijk
<i>Productiviteit per hectare wordt belangrijker</i>	Functie moet economische meerwaarde hebben
<i>Ruimte moet multifunctioneel worden ingezet</i>	Daken, parkeren, energie en waterberging combineren
<i>Extensieve opslag is minder wenselijk</i>	Voorkeur voor bedrijfsactiviteiten met hogere toegevoegde waarde

HOOFDSTUK 7.2.5 DUURZAME LOGISTIEK EN VERVOER OVER WATER

Een belangrijke markttrend binnen de logistieke en industriële sector is de verduurzaming van transport. Bedrijven krijgen steeds vaker te maken met strengere duurzaamheidseisen, druk op het wegennet en de noodzaak om CO₂-uitstoot te verminderen. Hierdoor groeit de behoefte aan schonere en efficiëntere vormen van goederenvervoer.

Het Havenbedrijf Rotterdam benoemt duurzaam transport als een belangrijk onderdeel van de energietransitie. Hierbij wordt onder andere ingezet op schonere brandstoffen, elektrisch vervoer, batterij-elektrische binnenvaart, walstroom en efficiëntere logistieke ketens. Het doel hiervan is om transport van en naar de Rotterdamse haven stap voor stap te verduurzamen en de uitstoot van goederenvervoer te verminderen (Port of Rotterdam, z.d.).

Voor de Spaanse Polder is deze trend relevant, omdat het gebied sterk afhankelijk is van vrachtverkeer over de weg. Dit zorgt in de huidige situatie voor verkeersdruk, parkeerproblemen en uitstoot. De kansenzone aan de Giessenweg/Bornissehaven heeft door haar ligging aan het water juist de mogelijkheid om wegtransport deels te combineren met transport over water. Hierdoor kan de locatie bijdragen aan een modal shift: de verschuiving van vervoer over de weg naar duurzamere vervoerswijzen, zoals binnenvaart.

Voor de kansenzone betekent dit dat vervoer over water vooral kansrijk is wanneer het functioneel past bij de bedrijfsvoering. Watertransport is geen doel op zichzelf, maar krijgt pas meerwaarde wanneer voldoende goederenstromen, overslagruimte en aansluiting op het wegennet aanwezig zijn. Tabel 11 toont de betekenis van deze trend op de kansenzone.

Tabel 11*Betekenis voor de kansenzone*

Markttrend	Betekenis voor locatie
<i>Transport moet duurzamer worden</i>	De kansenzone kan bijdragen aan schonere goederenstromen door ruimte te bieden aan duurzame logistieke functies.
<i>CO₂-uitstoot van goederenvervoer moet omlaag</i>	Een functie met efficiënt transport, elektrische voertuigen of vervoer over water past goed bij de locatie.
<i>Modal shift wordt belangrijker</i>	Door de ligging aan de Bornissehaven kan de locatie wegtransport deels combineren met transport over water.
<i>Elektrificatie van transport neemt toe</i>	Bij de ontwikkeling moet ruimte worden gereserveerd voor laadpunten voor bedrijfswagens, bestelwagens en mogelijk vrachtwagens.
<i>Binnenvaart wordt verduurzaamd</i>	De bestaande kade kan mogelijk worden benut voor schonere vormen van binnenvaart en watergebonden logistiek.
<i>Logistieke ketens moeten efficiënter worden ingericht</i>	De kavel moet worden ingericht met korte interne routes, voldoende manoeuvreerruimte en goede laad- en losvoorzieningen.
<i>Duurzaam transport vraagt om geschikte locaties</i>	De kansenzone is kansrijk door de combinatie van ligging aan water, goede wegontsluiting en milieuruimte.

HOOFDSTUK 7.2.6 KWALITEIT VAN WERKOMGEVING EN ARBEID

Een belangrijke trend binnen de Spaanse Polder is dat de kwaliteit van de werkomgeving steeds belangrijker wordt. In de gezamenlijke gebiedsvisie Spaanse Polder 2035 - De groene longen van de Rotterdamse economie wordt niet alleen gekeken naar economische groei, maar ook naar de manier waarop het bedrijventerrein aantrekkelijker, veiliger en duurzamer kan worden ingericht. De ambitie is dat de Spaanse Polder in 2035 uitgroeit tot het meest groene en duurzame bedrijventerrein voor zware bedrijvigheid ter wereld. Daarbij zijn onder andere arbeid en opleiding, een aantrekkelijke bedrijvencampus, bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid belangrijke speerpunten.

Deze ontwikkeling laat zien dat bedrijventerreinen niet meer uitsluitend worden beoordeeld op bereikbaarheid, milieuruimte en bedrijfsruimte. Ook de kwaliteit van de werkomgeving wordt steeds belangrijker. Bedrijven hebben personeel nodig en willen werknemers kunnen aantrekken en behouden. Een bedrijventerrein met een rommelige openbare ruimte, weinig groen, onveilige verkeerssituaties en beperkte verblijfskwaliteit is daarvoor minder aantrekkelijk. Daarom wordt binnen de Spaanse Polder steeds meer ingezet op een werkomgeving die niet alleen functioneel is, maar ook veilig, groen, herkenbaar en prettig in gebruik (Bedrijvenraad Spaanse Polder, z.d.).

Voor de kansenzone aan de Giessenweg/Bornissehaven is deze trend belangrijk. De locatie ligt binnen een gebied waar zware bedrijvigheid behouden moet blijven, maar waar tegelijkertijd wordt gewerkt aan verbetering van de uitstraling en toekomstbestendigheid. De ontwikkeling van de kavel moet daarom niet alleen ruimte bieden aan een passende bedrijfsfunctie, maar ook bijdragen aan een betere werkomgeving. Dit kan door aandacht te besteden aan veilige routes, duidelijke entrees, goede verlichting, groen, een verzorgde buitenruimte en voldoende ruimte voor parkeren en laden en lossen op eigen terrein.

De ambitiekaart voor de Spaanse Polder en Noord-West (z.d.) sluit hierop aan. Hierin worden onder andere veiligheid, ruimtebenutting, vergroening, verduurzaming en economische versterking benoemd als belangrijke thema's voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Voor de kansenzone betekent dit dat een toekomstige ontwikkeling niet alleen economisch moet renderen, maar ook moet bijdragen aan een aantrekkelijker en beter functionerend werkgebied (Bedrijvenraad Spaanse Polder, 2024). Tabel 12 toont de betekenis van deze trend op de kansenzone.

Tabel 12*Betekenis voor de kansenzone*

Markttrend	Betekenis voor locatie
<i>Kwaliteit van werkomgeving wordt belangrijker</i>	De ontwikkeling moet niet alleen bedrijfsruimte toevoegen, maar ook bijdragen aan een prettige en veilige werkomgeving.
<i>Spaanse Polder wil zich ontwikkelen tot groene en duurzame bedrijvencampus</i>	De kansenzone moet bijdragen aan vergroening, verduurzaming en een betere uitstraling van het gebied.
<i>Arbeid en opleiding zijn speerpunten in de gebiedsvisie</i>	Een aantrekkelijke werkomgeving helpt bedrijven om personeel aan te trekken en te behouden.
<i>Veiligheid is een belangrijk thema binnen de gebiedsontwikkeling</i>	Het terrein moet overzichtelijk worden ingericht met goede verlichting, duidelijke entrees en sociale controle.
<i>Bereikbaarheid blijft belangrijk voor werknemers en bedrijven</i>	Naast vrachtverkeer moet ook rekening worden gehouden met fietsers, voetgangers, OV-gebruikers en parkeren op eigen terrein.

*Aantrekkelijke bedrijvencampus vraagt om
betere openbare ruimte
Economische versterking moet samengaan
met verduurzaming*

Groen, nette buitenruimte, duidelijke looproutes en een verzorgde entreezone verbeteren de dagelijkse gebruikskwaliteit.

De toekomstige functie moet economisch passend zijn én bijdragen aan de duurzame ambities van de Spaanse Polder.

HOOFDSTUK 7.3 REFERENTIEANALYSE

Om de marktkansen voor de kanszone beter in beeld te brengen, is gekeken naar referentiegebieden en ontwikkelingen die vergelijkbare thema's bevatten. Hierbij gaat het niet om één-op-één vergelijkbare locaties, maar om gebieden die inzicht geven in relevante ontwikkelrichtingen zoals watergebonden logistiek, transformatie, hoogwaardige bedrijventerreinen en circulaire economie, zie hiervoor tabel 13. Door deze gebieden met elkaar te vergelijken, wordt duidelijk welke vestigingskwaliteiten belangrijk zijn voor bedrijven en waarin de kanszone aan de Giessenweg/Bornissehaven zich kan onderscheiden.

De referentieanalyse heeft daarmee ook een vergelijkende functie. De kanszone wordt afgezet tegen andere bedrijventerreinen en ontwikkelgebieden in de regio, zodat zichtbaar wordt waar de locatie sterk in is en waar aandachtspunten liggen. Dit is van belang voor het bepalen van de meest passende functie en doelgroep.

Tabel 13

Referentiegebieden

Referentiegebied	Kenmerk	Relevantie voor kanszone
<i>Waalhaven / Eemhaven Rotterdam</i>	Grootschalig haven- en logistiek gebied met sterke watergebonden functie	Laat zien dat watergebonden bedrijvigheid aantrekkelijk is voor logistieke, maritieme en industriële bedrijven
<i>Nieuw-Mathenesse Schiedam</i>	Industrieel bedrijventerrein aan het water, deels in transformatie naar gemengd woon-werkmilieu	Laat zien dat waterligging aantrekkelijk is, maar ook dat transformatie druk kan zetten op bedrijfsruimte
<i>Rotterdam The Hague Airport Business Park</i>	Hoogwaardig bedrijventerrein met sterke autobereikbaarheid en luchthavenprofiel	Laat zien dat bereikbaarheid en uitstraling belangrijk zijn voor moderne bedrijventerreinen
<i>MICS / 's- Gravelandsepolder Schiedam</i>	Innovatieve mechatronica-campus nabij snelwegen en OV-knooppunt	Laat zien dat maakindustrie en innovatie steeds sterker worden gekoppeld aan hoogwaardige werkomgevingen
<i>Spaanse Polder 2035</i>	Gebiedsvisie gericht op groen, duurzaam en zwaar bedrijventerrein	Directe referentie voor de gewenste ontwikkelrichting van de kanszone

HOOFDSTUK 7.3.1 WAALHAVEN / EEMHAVEN ROTTERDAM

De Waalhaven en Eemhaven vormen een belangrijk haven- en logistiek gebied binnen Rotterdam. De Waalhaven wordt door Port of Rotterdam omschreven als een hoogwaardige vestigingslocatie in het hart van de havenbusiness, geschikt voor logistieke, industriële, maritieme en zakelijke dienstverlening en lichte maritieme industrie. Het gebied is omringd door een sterk industrieel, maritiem en offshore cluster en ligt nabij terminals en grote ladingstromen, zoals te zien is in figuur 65. Hierdoor profiteren bedrijven van nabijheid tot klanten, leveranciers en logistieke netwerken. Ook water vormt hier een belangrijke aan- en afvoeroute (Port of Rotterdam, z.d.).

Figuur 65

Waalhaven / Eemhaven



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2021-06/waalhaven-voor-kantoren.pdf>

Voor de kanszone is deze referentie relevant omdat ook de Giessenweg/Bornissehaven beschikt over een directe ligging aan het water. Hoewel de schaal van de Waalhaven veel groter is, laat deze referentie zien dat watergebonden bereikbaarheid een duidelijke vestigingskwaliteit vormt voor bedrijven die afhankelijk zijn van logistiek, overslag, productie of maritieme netwerken. De kanszone kan niet concurreren met de Waalhaven op schaal of havenfaciliteiten, maar kan zich wel positioneren als kleinschaliger watergebonden locatie binnen een bestaand stedelijk bedrijventerrein (Port of Rotterdam, z.d.).

De belangrijkste les uit deze referentie is dat watergebonden bedrijvigheid vooral kansrijk is wanneer de kadefunctie direct wordt gekoppeld aan bedrijfsprocessen. Alleen een ligging aan water is onvoldoende; er moet ook ruimte zijn voor overslag, opslag, interne logistiek en een goede aansluiting op het wegennet (Port of Rotterdam, z.d.).

HOOFDSTUK 7.3.2 NIEUW-MATHENESSE SCHIEDAM

Nieuw-Mathenesse is, net als de Spaanse Polder, een industrieel bedrijventerrein met een ligging aan het water. De gemeente Schiedam omschrijft Nieuw-Mathenesse als een bedrijventerrein vlakbij de historische binnenstad en gelegen aan het water (Gebiedsontwikkeling.nu, z.d.). Het gebied heeft een industriële geschiedenis, onder andere door de glas- en jeneverindustrie, en wordt voorbereid op een transformatie naar een levendige, groene, autoluwe en moderne locatie met wonen, werken en ontspannen, zie figuur 66. De plannen gaan uit van circa 1.300 woningen (gemeente Schiedam, 2026).

Figuur 66

Nieuw-Mathenesse



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.schiedam.nl/a-tot-z/nieuw-mathenesse>

Deze referentie is relevant omdat Nieuw-Mathenesse laat zien dat watergebonden bedrijventerreinen aantrekkelijk zijn voor transformatie naar gemengde stedelijke milieus. De ligging aan water vergroot de ruimtelijke en recreatieve waarde van een gebied, maar kan daardoor ook druk zetten op bestaande bedrijfsruimte. Dit is een belangrijk verschil met de kanszone aan de Giessenweg/Bornissehaven. Waar Nieuw-Mathenesse richting een gemengd woon-werkmilieu beweegt, ligt de kanszone juist binnen een bedrijventerrein waar hogere milieucategorieën en zware bedrijvigheid behouden moeten blijven.

Voor de kanszone betekent dit dat de waterligging niet primair moet worden benut voor wonen of recreatie, maar juist voor economische functies die verder moeilijk inpasbaar zijn. De referentie onderstreept daarmee het belang om watergebonden bedrijvigheid en zware maakindustrie te beschermen tegen verdringing door lichtere of gemengde functies.

HOOFDSTUK 7.3.3 ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT BUSINESS PARK

Rotterdam The Hague Airport Business Park is een modern bedrijventerrein met een sterk bereikbaarheidsprofiel. Het businesspark biedt volgens de eigen gebiedsinformatie mogelijkheden voor kantoorruimte, bedrijfsruimte en kavels voor eigen ontwikkeling. De locatie is goed bereikbaar via de A13 en S112/N471 en ligt op korte afstand van Rotterdam, Delft en Den Haag. Ook is er een OV-verbinding aanwezig richting Rotterdam Centraal en Den Haag Centraal (BP Rotterdam The Hague Airport, z.d.).

Figuur 67

Rotterdam The Hague Airport Business Park



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://bprotterdamthehagueairport.nl/>

Deze referentie is minder vergelijkbaar met de kansenzone qua functie, omdat het businesspark meer gericht is op kantoorachtige, luchthavengebonden en hoogwaardige bedrijvigheid, zie figuur 67. Toch is het gebied relevant omdat het laat zien dat bereikbaarheid en uitstraling belangrijke vestigingsfactoren zijn geworden voor moderne bedrijventerreinen. Bedrijven kijken niet alleen naar ruimte en prijs, maar ook naar bereikbaarheid, representativiteit, duurzaamheid en kwaliteit van de werkomgeving.

Voor de kansenzone betekent dit dat de locatie, ondanks haar industriële karakter, ook aandacht moet besteden aan uitstraling en gebruikskwaliteit. Een ontwikkeling met maakindustrie hoeft niet laagwaardig of rommelig te zijn. Juist door een nette entree, goede terreinindeling, parkeren op eigen terrein, vergroening en een verzorgde gevel kan de locatie aantrekkelijker worden voor moderne maakbedrijven.

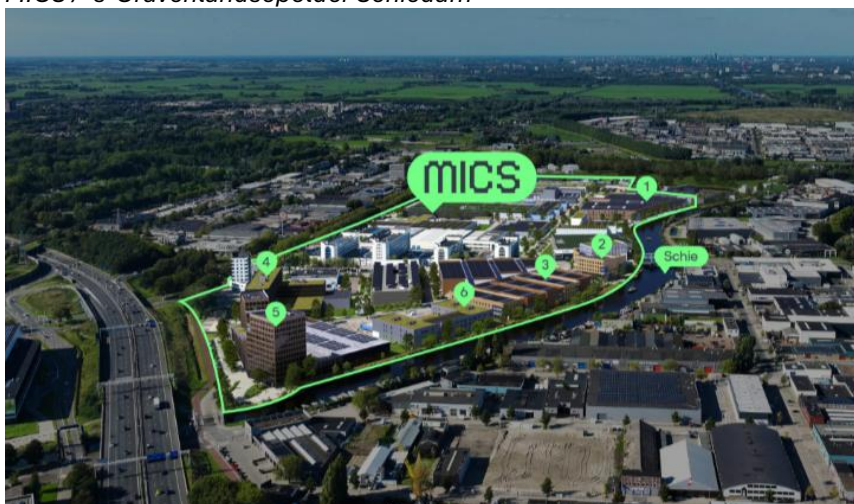
HOOFDSTUK 7.3.4 MICS / 'S-GRAVENLANDSEPOLDER SCHIEDAM

De Mechatronica Innovatie Campus Schiedam, ook wel MICS, is een referentie voor de koppeling tussen maakindustrie, innovatie en hoogwaardige werkomgeving. MICS wordt ontwikkeld als locatie voor productiebedrijven, R&D-faciliteiten en onderwijsinstellingen (MICS, z.d.). Er wordt actief gestuurd op kennisdeling en innovatie. De campus in de 's-Gravelandsepolder beslaat circa 42 hectare en richt zich specifiek op mechatronica, een combinatie van elektrotechniek, werktuigbouwkunde, metaal, meet- en regeltechniek en ICT (Schie District, z.d.).

Deze referentie is relevant omdat zij laat zien dat maakindustrie zich ontwikkelt van traditionele productie naar innovatieve en kennisintensieve bedrijvigheid. Voor de kansenzone betekent dit dat zware maakindustrie niet alleen moet worden gezien als een functionele of milieubelastende activiteit, maar ook als een economische sector met innovatiepotentie. Dit sluit aan bij de gewenste doelgroep van maakindustrie met een circulair karakter.

Figuur 68

MICS / 's-Gravelandsepolder Schiedam



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://schiedistrict.nl/thema/campus/>

Het verschil met MICS is dat MICS sterker is gericht op campusvorming, kennisdeling en onderwijs, zie figuur 68, terwijl de kansenzone functioneler en zwaarder industrieel is. De kansenzone heeft daarentegen een sterker voordeel door de ligging aan water en de hogere milieuruimte. Hierdoor is de locatie vooral geschikt voor maakbedrijven die meer fysieke ruimte, logistieke capaciteit en milieuruimte nodig hebben dan op een hoogwaardige campus wenselijk is.

HOOFDSTUK 7.3.5 SPAANSE POLDER 2035

De gebiedsvisie Spaanse Polder 2035 vormt de meest directe referentie voor de kansenzone, omdat deze visie betrekking heeft op hetzelfde bedrijventerrein (Bedrijvenraad Spaanse Polder, 2024). In de gezamenlijke visie van de gemeente Rotterdam en de Bedrijvenraad Spaanse Polder en Noord-West staat de ambitie centraal om de Spaanse Polder te ontwikkelen tot een groen en duurzaam bedrijventerrein voor zware bedrijvigheid. Belangrijke speerpunten zijn duurzaamheid & resilience, arbeid & opleiding, aantrekkelijke bedrijvencampus, bereikbaarheid, veiligheid en branding (Bedrijvenraad Spaanse Polder, z.d.).

Deze referentie is belangrijk omdat zij richting geeft aan de gewenste ontwikkeling van de kansenzone. De locatie moet niet worden gezien als losse kavelontwikkeling, maar als onderdeel van de bredere transformatie van de Spaanse Polder naar een toekomstbestendig werkgebied. Dat betekent dat economische functies behouden blijven, maar dat tegelijkertijd wordt gewerkt aan vergroening, betere bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en een aantrekkelijker werkomgeving.

De actualiteit van deze ontwikkelrichting blijkt ook uit de recente kwaliteitsimpuls voor de Spaanse Polder. Binnen deze kwaliteitsimpuls wordt gewerkt aan verduurzaming, revitalisering, energietransitie, beter ruimtegebruik en het beter benutten van de ligging aan het water. Daarnaast wordt toegewerkt naar een aangepast omgevingsplan, waarin duidelijker moet worden welke typen bedrijven gewenst zijn binnen de Spaanse Polder. Dit is relevant voor de kansenzone, omdat de locatie beschikt over een combinatie van waterligging, milieuruimte, ontwikkelruimte en goede bereikbaarheid. Daarmee sluit de kavel aan op de bredere ambitie om de Spaanse Polder toekomstbestendiger, duurzamer en economisch sterker te maken (MRDH, 2024).

Voor de kansenzone betekent dit dat een toekomstige ontwikkeling niet alleen moet worden beoordeeld op de vraag of een functie ruimtelijk mogelijk is, maar ook op de vraag of deze functie bijdraagt aan de gewenste ontwikkeling van het bedrijventerrein. Een invulling met watergebonden zware maakindustrie met een circulair karakter sluit hier goed op aan, omdat deze functie de beschikbare milieuruimte benut, aansluit bij het industriële profiel van het gebied en tegelijkertijd kan bijdragen aan verduurzaming, efficiënter ruimtegebruik en beter gebruik van de waterstructuur.

HOOFDSTUK 7.4 VERGELIJKING REFERENTIEGEBIEDEN MET DE KANSENZONE

Om de positie van de kansenzone duidelijker te bepalen, zijn de referentiegebieden beoordeeld op een aantal vestigingsfactoren die relevant zijn voor de gekozen doelgroep. Hierbij is gekeken naar watergebonden ligging, milieuruimte, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, transformatiedruk en geschiktheid voor circulaire maakindustrie.

Tabel 14
Vergelijking referentiegebieden met kansenzone

Locatie	Watergebonden ligging	Geschikt voor zware bedrijvigheid	Bereikbaarheid	Ruimtelijke kwaliteit	Transformatiedruk	Relevantie voor circulaire maakindustrie
Waalhaven / Eemhaven	Zeer sterk	Zeer sterk	Zeer sterk	Functioneel-industrieel	Laag	Hoog
Nieuw-Mathenesse	Sterk	Matig / afnemend	Goed	In transformatie naar gemengd stedelijk milieu	Hoog	Matig
Rotterdam The Hague Airport Business Park	Niet watergebonden	Laag / matig	Sterk	Hoogwaardig	Laag / matig	Laag / matig
MICS / 's-Gravelandsepoolder	Beperkt	Matig	Sterk	Hoogwaardig / innovatief	Matig	Hoog, vooral innovatief en kennisintensief
Spaanse Polder / kansenzone	Sterk	Zeer sterk	Sterk	Nu beperkt, verbeterbaar	Laag / matig	Zeer hoog

Uit de vergelijking blijkt dat de kansenzone een onderscheidende positie heeft. De locatie combineert watergebonden ligging met hoge milieuruimte, goede bereikbaarheid en een bestaande industriële context. Ten opzichte van Waalhaven/Eemhaven is de schaal kleiner, maar de kansenzone heeft wel de mogelijkheid om watergebonden bedrijvigheid binnen een stedelijk bedrijventerrein te faciliteren. Ten opzichte van Nieuw-Mathenesse is de kansenzone minder geschikt voor woningbouw of gemengd stedelijk programma, maar juist sterker voor behoud van zware bedrijvigheid. Ten opzichte van Rotterdam The Hague Airport Business Park mist de kansenzone een hoogwaardige uitstraling, maar beschikt zij over meer milieuruimte en watergebonden potentie. Ten opzichte van MICS is de kansenzone minder kennis- en campusgericht, maar beter geschikt voor zwaardere, ruimte-intensieve en watergebonden maakactiviteiten.

HOOFDSTUK 7.4.1 BETEKENIS VOOR DE KANSENZONE

De referentiegebieden laten zien welke ruimtelijke en economische factoren belangrijk zijn voor de toekomstige ontwikkeling van de kansenzone. Uit de vergelijking komt naar voren dat vooral de combinatie van watergebonden ligging, milieuruimte, bereikbaarheid, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit bepalend is voor de geschiktheid van een bedrijventerrein. De inzichten uit de referentieanalyse worden daarom vertaald naar de betekenis voor de kansenzone aan de Giessenweg/Bornissehaven in tabel 15. Hiermee wordt duidelijk welke lessen uit de referentiegebieden relevant zijn voor de verdere uitwerking van de locatie en de keuze voor een passende doelgroep.

Tabel 15

Betekenis van referenties voor de kansenzone

Inzicht uit referentieanalyse	Betekenis voor de kansenzone
<i>Watergebonden locaties zijn aantrekkelijk voor logistieke en industriële bedrijven</i>	De ligging aan de Bornissehaven moet worden benut als onderscheidende vestigingskwaliteit
<i>Transformatie van watergebonden bedrijventerreinen kan druk zetten op bedrijfsruimte</i>	De kansenzone moet juist behouden blijven voor bedrijvigheid die elders moeilijk inpasbaar is
<i>Bereikbaarheid en uitstraling zijn belangrijke vestigingsfactoren</i>	De ontwikkeling moet niet alleen functioneel zijn, maar ook een verzorgde en veilige werkomgeving bieden
<i>Maakindustrie wordt steeds vaker gekoppeld aan innovatie en hoogwaardige werkomgevingen</i>	Zware maakindustrie kan worden gecombineerd met circulariteit, innovatie en betere ruimtelijke kwaliteit
<i>Gebiedsvisies sturen op groenere en duurzamere bedrijventerreinen</i>	De ontwikkeling moet bijdragen aan vergroening, klimaatadaptatie en verduurzaming
<i>Niet iedere locatie is geschikt voor zware of watergebonden bedrijvigheid</i>	De kansenzone onderscheidt zich door de combinatie van milieuruimte, waterligging en industriële context

HOOFDSTUK 7.5 GESCHIKTHEID VAN FUNCTIES

Op basis van de marktanalyse, functiematrix en locatiemarken is beoordeeld welke functies het beste passen bij de kansenzone. Hierbij is gekeken naar bereikbaarheid, milieuruimte, wateraansluiting, ruimtelijke behoefte, beleidsmatige aansluiting, duurzaamheid en marktvraag. Deze worden weergegeven in tabel 16.

Tabel 16

Geschiktheid van functies voor de kansenzone

Functie	Bereikbaarheid	Wateraansluiting	Milieuruimte	Marktpotentie	Beleidsmatige aansluiting	Totaaloordeel
<i>Watergebonden logistiek</i>	Hoog	Zeer hoog	Hoog	Hoog	Hoog	Zeer geschikt
<i>Circulaire bedrijvigheid</i>	Hoog	Middel tot hoog	Hoog	Hoog	Zeer hoog	Zeer geschikt
<i>Maakindustrie / productie</i>	Hoog	Middel tot hoog	Hoog	Hoog	Zeer hoog	Zeer geschikt
<i>Stedelijke distributie</i>	Zeer hoog	Middel	Middel	Hoog	Middel tot hoog	Geschikt
<i>Foodproductie / fooddistributie</i>	Hoog	Laag tot middel	Middel	Middel tot hoog	Middel	Voorwaardelijk geschikt
<i>Zware opslag zonder toegevoegde waarde</i>	Hoog	Middel	Hoog	Middel	Laag	Beperkt geschikt
<i>Zelfstandige kantoren</i>	Middel	Laag	Laag	Laag	Laag	Ongeschikt
<i>Wonen</i>	Middel	Laag	Zeer laag	Niet passend	Zeer laag	Ongeschikt

De beoordeling in tabel 16 is kwalitatief opgesteld op basis van de uitkomsten uit de voorgaande analyses en de hiervoor beschreven markttrends. Per functie is beoordeeld in hoeverre deze aansluit op de belangrijkste vestigingsfactoren van de kanszone, namelijk bereikbaarheid, wateraansluiting, milieuruimte, marktvraag, beleidsmatige aansluiting en ruimtelijke inpasbaarheid.

De beoordeling is daarmee een ruimtelijk-economisch afwegingsinstrument. Het doel van deze tabel is om inzichtelijk te maken welke functies het beste aansluiten bij de specifieke kwaliteiten van de locatie aan de Giessenweg/Bornissehaven. Hierbij is niet alleen gekeken naar algemene marktvraag, maar ook naar de mate waarin een functie daadwerkelijk gebruikmaakt van de unieke locatiekenmerken, zoals de ligging aan de Bornissehaven, de aanwezigheid van milieuruimte en de positie binnen een bestaand industrieel bedrijventerrein.

HOOFDSTUK 7.5.1 WATERGEBONDEN LOGISTIEK

Watergebonden logistiek is zeer geschikt voor de kanszone vanwege de directe ligging aan de Bornissehaven, de nabijheid van hoofdwegen en het industriële karakter van de omgeving. Deze functie kan bijdragen aan duurzame logistiek en het verminderen van verkeersdruk, mits er sprake is van een concrete gebruiker met structurele goederenstromen via water. De kade moet dan functioneel worden ingericht voor overslag, laden, lossen en veilige afwikkeling van vrachtverkeer. Watergebondenheid moet daarom niet alleen als ruimtelijke kans worden gezien, maar ook als functionele eis. Uit het interview met de heer Beenhakker (persoonlijke communicatie, 20 mei 2026) blijkt dat de ligging aan water alleen meerwaarde heeft wanneer een bedrijf daadwerkelijk watergebonden activiteiten uitvoert of goederenstromen via het water organiseert. Een bedrijf dat de kade niet structureel gebruikt, benut de locatiekwaliteit onvoldoende.

HOOFDSTUK 7.5.2 CIRCULAIRE BEDRIJVIGHEID

Circulaire bedrijvigheid is eveneens zeer geschikt. De functie sluit aan op provinciale en gemeentelijke ambities rondom circulariteit en vraagt om ruimte, logistiek en milieuruimte. De Spaanse Polder biedt hiervoor gunstige randvoorwaarden. Mogelijke invullingen zijn een materialenhub, circulaire bouwlogistiek, reparatie- en refurbishbedrijven, recycling met beperkte hinder of bedrijven die reststromen verwerken tot nieuwe producten.

HOOFDSTUK 7.5.3 MAAKINDUSTRIE / PRODUCTIE

Maakindustrie past zeer goed bij het profiel van de Spaanse Polder, voornamelijk omdat dit de milieuruimte goed benut (E. Beenhakker, persoonlijke communicatie, 2026). De locatie biedt ruimte aan productie, assemblage, technische verwerking en innovatieve bedrijfsactiviteiten. Deze functie vraagt wel om goede energievoorziening, voldoende laad- en losruimte en een gebouw dat flexibel kan worden ingericht. De nabijheid van MICS en de bredere regionale aandacht voor maakindustrie versterken de marktkans.

HOOFDSTUK 7.5.4 STEDELIJKE DISTRIBUTIE

Stedelijke distributie is geschikt door de goede wegontsluiting en de ligging nabij Rotterdam en Schiedam. Deze functie kan interessant zijn voor bedrijven die goederen snel richting stedelijk gebied willen vervoeren. Wel bestaat het risico dat stedelijke distributie veel verkeersbewegingen veroorzaakt. Daarom moet deze functie alleen worden toegestaan wanneer parkeren, laden, lossen en wachtruimte volledig op eigen terrein worden opgelost.

HOOFDSTUK 7.5.5 FOODPRODUCTIE EN FOODDISTRIBUTIE

Food gerelateerde functies kunnen passen wanneer zij gericht zijn op productie, verwerking, opslag of distributie. De functie vraagt echter specifieke voorzieningen zoals koeling, hygiëne, afvalverwerking en geurbeheersing. Hierdoor is deze functie voorwaardelijk geschikt. Een grootschalige publieksgerichte foodfunctie is minder passend, maar een bedrijfsgerichte foodproducent of fooddistributeur kan wel aansluiten.

HOOFDSTUK 7.6 DOELGROEPANALYSE

Op basis van de marktanalyse zijn verschillende doelgroepen relevant voor de kanszone, deze worden weergegeven in tabel 17. De meest kansrijke doelgroep bestaat uit bedrijven die behoefte hebben aan een relatief grote kavel, goede vrachtontsluiting, milieuruimte, mogelijke wateraansluiting en ruimte voor duurzame bedrijfsvoering.

Tabel 17

Doelgroepanalyse

Doelgroep	Ruimtelijke behoefte	Waarom passend voor kanszone	Aandachtspunt
<i>Watergebonden logistieke bedrijven</i>	<i>Kade, overslagruimte, opslag, vrachtwagenrouting</i>	<i>Directe ligging aan Bornissehaven en goede wegontsluiting</i>	<i>Vaarroute, kadeconstructie en economische haalbaarheid</i>

<i>Circulaire materiaalbedrijven</i>	<i>Opslag, sortering, verwerking, logistieke ruimte</i>	<i>Past bij milieuruimte en duurzaamheidsbeleid</i>	<i>Geluid, stof, opslagbeeld en vergunningen</i>
<i>Maakindustrie / productiebedrijven</i>	<i>Bedrijfshal, energie, laad- en losruimte</i>	<i>Sluit aan op economisch profiel van Spaanse Polder</i>	<i>Netcapaciteit en fundering</i>
<i>Bouwlogistieke bedrijven</i>	<i>Buitenruimte, opslag, vrachtwagenrouting, eventueel watertransport</i>	<i>Past bij waterligging en stedelijke bouwopgave</i>	<i>Voorkomen van rommelige buitenopslag</i>
<i>Fooddistributie / foodproductie</i>	<i>Koeling, hygiënische ruimte, logistiek</i>	<i>Past bij bereikbaarheid en regionale afzetmarkt</i>	<i>Geur, afval, koeling en energiegebruik</i>
<i>Stedelijke distributiebedrijven</i>	<i>Crossdock, laadinfra, bestelwagens, snelle bereikbaarheid</i>	<i>Ligging nabij stad en snelwegen</i>	<i>Extra verkeersbewegingen beperken</i>
<i>Energie- of laadcollectief</i>	<i>Ruimte voor installaties, laadinfra en opslag</i>	<i>Sluit aan op netcongestie en energietransitie</i>	<i>Afhankelijk van samenwerking en netbeheerder</i>

De meest geschikte doelgroep is een bedrijf dat meerdere kwaliteiten van de locatie tegelijk benut. Een gebruiker die alleen een standaard opslaglocatie zoekt, benut de potentie van de kavel onvoldoende. Een gebruiker die logistiek, watergebonden transport, circulariteit en duurzame energie combineert, sluit veel beter aan op de locatiekenmerken en beleidsdoelen.

HOOFDSTUK 7.7 CONCLUSIE

Uit de marktanalyse blijkt dat de kanszone aan de Giessenweg/Bornissehaven een sterke positie heeft binnen de bedrijfsruimtemarkt. De Spaanse Polder heeft een duidelijk industrieel en logistiek profiel, met ruimte voor zwaardere industrie, maakindustrie, distributie en circulaire bedrijvigheid. De locatie sluit hier goed op aan door de combinatie van hoge milieucategorieën, goede bereikbaarheid, een bestaande economische structuur en de ligging aan de Bornissehaven. Tegelijkertijd laten de markttrends zien dat geschikte bedrijfsruimte steeds schaarser wordt en dat bestaande bedrijventerreinen efficiënter, duurzamer en multifunctioneler moeten worden benut. Hierdoor is een extensieve of laagwaardige invulling van de onbebouwde kavel niet wenselijk.

De trends rondom circulariteit, duurzame logistiek, netcongestie, intensiever ruimtegebruik en kwaliteit van de werkomgeving zijn bepalend voor de toekomstige invulling van de kanszone. De locatie moet niet alleen ruimte bieden aan bedrijvigheid, maar ook bijdragen aan economische meerwaarde, verduurzaming en een betere ruimtelijke kwaliteit. Dit betekent dat functies met veel ruimtegebruik maar weinig toegevoegde waarde, zoals reguliere opslag, minder passend zijn. Ook functies zoals zelfstandige kantoren of wonen sluiten niet aan op het industriële karakter en de milieuruimte van de Spaanse Polder.

De referentieanalyse bevestigt dit beeld. Watergebonden gebieden zoals Waalhaven/Eemhaven laten zien dat ligging aan water een belangrijke vestigingskwaliteit vormt voor logistieke en industriële bedrijven. Tegelijkertijd tonen referenties zoals Nieuw-Mathenesse aan dat watergebonden bedrijventerreinen onder druk kunnen komen te staan door transformatie naar andere functies. Voor de kanszone betekent dit dat de ligging aan de Bornissehaven juist moet worden benut voor bedrijvigheid die elders moeilijker inpasbaar is. Daarnaast laten MICS en Spaanse Polder 2035 zien dat maakindustrie steeds vaker wordt gekoppeld aan innovatie, duurzaamheid, circulariteit en een betere werkomgeving. De referentieanalyse wijst daardoor niet alleen op behoud van zware bedrijvigheid, maar ook op kwaliteitsverbetering en toekomstbestendigheid.

Uit het geschiktheidsonderzoek komt naar voren dat watergebonden logistiek, circulaire bedrijvigheid en maakindustrie/productie afzonderlijk allemaal als zeer geschikt worden beoordeeld voor de kanszone. Een combinatie van deze drie functies leidt tot de sterkste ontwikkelrichting: watergebonden zware maakindustrie met een circulair karakter. Deze functie benut de belangrijkste kwaliteiten van de locatie tegelijkertijd. De zware maakindustrie sluit aan op de hoge milieucategorieën en het industriële profiel van de Spaanse Polder, het watergebonden karakter benut de ligging aan de Bornissehaven en het circulaire karakter sluit aan op de markttrend richting hergebruik van materialen, duurzame productie en efficiënter ruimtegebruik.

Concluderend kan worden gesteld dat watergebonden zware maakindustrie met een circulair karakter als best passende functie en doelgroep uit de marktanalyse naar voren komt. Deze ontwikkelrichting sluit aan op de huidige economische structuur, de belangrijkste markttrends, de lessen uit de referentieanalyse en de uitkomsten van de geschiktheidsanalyse. Voor de verdere uitwerking betekent dit dat het programma van eisen moet sturen op een functionele en toekomstbestendige bedrijfskavel met ruimte voor productie, logistiek, kadegebruik, energievoorziening, parkeren op eigen terrein, vergroening, waterberging en een veilige en verzorgde werkomgeving.

BIJLAGE 13: HOOFDSTUK 8: STAKEHOLDERSANALYSE

Voor de ontwikkeling van de kanszone aan de Giessenweg/Bornissehaven is het belangrijk om inzicht te krijgen in de stakeholders die invloed hebben op de toekomstige invulling van de locatie. De kanszone ligt binnen de Spaanse Polder, een bestaand en intensief gebruikt bedrijventerrein met een sterke economische functie. Hierdoor spelen niet alleen ruimtelijke en technische aspecten een rol, maar ook belangen van ondernemers, overheid, waterbeheerders, toekomstige gebruikers, werknemers en partijen die verantwoordelijk zijn voor veiligheid en beheer.

De stakeholdersanalyse geeft antwoord op de vraag welke partijen belang hebben bij de ontwikkeling, welke invloed zij kunnen uitoefenen en welke eisen of behoeften zij stellen aan de kanszone. De analyse vormt daarmee een belangrijke onderbouwing voor het programma van eisen en de scenarioanalyse.

Uit de eerdere analyses blijkt dat de kanszone beschikt over een aantal sterke kwaliteiten, zoals de ligging aan de Bornissehaven, de goede bereikbaarheid, de hoge milieucategorieën en de ligging binnen een bestaand economisch werkgebied. Tegelijkertijd zijn er ook aandachtspunten, zoals parkeerdruk, verkeersveiligheid, beperkte ruimtelijke kwaliteit, bodem- en funderingsbeperkingen, netcongestie en waterstaatkundige randvoorwaarden. In de marktanalyse komt naar voren dat de meest passende functie en doelgroep bestaat uit watergebonden zware maakindustrie met een circulair karakter, omdat deze functie aansluit op de milieuruimte, de waterligging, de industriële identiteit van de Spaanse Polder en de beleidsambities rondom circulariteit en verduurzaming.

HOOFDSTUK 8.1 METHODE STAKEHOLDERSANALYSE

De stakeholders zijn beoordeeld op basis van twee onderdelen:

1. Belang: de mate waarin de ontwikkeling invloed heeft op de doelen, belangen of dagelijkse praktijk van de stakeholder.
2. Invloed: de mate waarin de stakeholder formeel of informeel invloed kan uitoefenen op de ontwikkeling.

Op basis hiervan zijn stakeholders ingedeeld in een stakeholdermatrix. Stakeholders met veel belang en veel invloed zijn kernstakeholders. Deze partijen moeten vroegtijdig worden betrokken bij de verdere planvorming. Stakeholders met veel belang maar minder invloed zijn vooral belangrijk voor draagvlak en gebruikskwaliteit. Stakeholders met veel invloed maar minder direct belang zijn vooral relevant vanwege vergunningen, beleid of randvoorwaarden (Harkhoe, z.d.).

De indeling in laag, matig, hoog en zeer hoog is bepaald op basis van eigendom, wettelijke bevoegdheden, vergunningverlenende rol, beleidsmatige invloed, dagelijks gebruik en de mate waarin een stakeholder direct gevolgen ondervindt van de ontwikkeling. Stakeholders met eigendom, formele besluitvormingsmacht of vergunningverlenende bevoegdheden zijn hoger beoordeeld op invloed. Stakeholders die direct geraakt worden in hun bedrijfsvoering, bereikbaarheid, veiligheid of gebruikskwaliteit zijn hoger beoordeeld op belang.

HOOFDSTUK 8.2 OVERZICHT VAN STAKEHOLDERS

Tabel 18 toont een overzicht van alle belangrijke stakeholders voor de ontwikkeling van de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven. Deze belangen en eisen worden vervolgens per stakeholder toegelicht.

Tabel 18

Overzicht stakeholders kanszone Giessenweg/Bornissehaven

Stakeholder	Type stakeholder	Belang bij ontwikkeling	Invloed
<i>Gemeente Rotterdam</i>	Publiek / eigenaar / beleidsmaker	Behoud bedrijventerreinfunctie, economische versterking, uitgifte grond, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit	Zeer hoog
<i>Bedrijvenraad Spaanse Polder en Noord-West</i>	Ondernemersvertegenwoordiging	Belangen ondernemers, bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en uitstraling	Hoog
<i>Provincie Zuid-Holland</i>	Regionaal beleidsmaker	Behoud ruimte voor bedrijvigheid, circulaire economie en zorgvuldig ruimtegebruik	Hoog
<i>Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard</i>	Waterbeheerder	Waterveiligheid, waterkwaliteit, onderhoud en vergunningen bij kade/water	Hoog
<i>Omgevingsdienst / milieutoezicht</i>	Toetsende instantie	Bodem, geluid, geur, luchtkwaliteit, milieucategorieën en vergunningen	Hoog
<i>Vaarwegbeheerder / nautische partijen</i>	Infrastructuur / watertransport	Veilige vaarroute, manoeuvreerruimte en bruikbaarheid van de kade	Middel tot hoog

<i>Stedin / netbeheerder</i>	Energie-infrastructuur	Netcapaciteit, aansluitmogelijkheden, laadinfrastructuur en energiehubs	Middel tot hoog
<i>Bestaande ondernemers omgeving</i>	Direct belanghebbenden	Bereikbaarheid, parkeren, veiligheid, geen hinder van ontwikkeling	Middel tot hoog
<i>Toekomstige gebruiker</i>	Marktpartij / eindgebruiker	Functionele kavel, milieuruimte, bereikbaarheid, kadegebruik en energievoorziening	Hoog
<i>Politie / wijkagent</i>	Veiligheid	Sociale veiligheid, criminaliteit, toezicht, straatraces en overlast	Middel
<i>Handhaving gemeente Rotterdam</i>	Beheer / veiligheid	Parkeren, afval, illegaal gebruik openbare ruimte en naleving regels	Middel
<i>Werknemers en bezoekers</i>	Gebruikers	Veilige, bereikbare en prettige werkomgeving	Laag tot middel
<i>Omwonenden Spangen/Oud-Mathenesse</i>	Indirect belanghebbenden	Beperking van verkeersdruk, parkeeroverlast, geluid en milieuhinder	Laag tot middel

HOOFDSTUK 8.2.1 KORTE BESCHRIJVING VAN DE STAKEHOLDERS

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste stakeholders rondom de ontwikkeling van de kansenzone aan de Giessenweg/Bornissehaven kort beschreven. Hierbij wordt gekeken naar hun rol binnen het gebied en hun mogelijke betrokkenheid bij de toekomstige ontwikkeling. Deze beschrijving vormt de basis voor de stakeholdermatrix, waarin de partijen vervolgens worden ingedeeld op basis van invloed en belang.

De gemeente Rotterdam is niet alleen grondeigenaar en beleidsmaker, maar ook procesregisseur bij de uitgifte van de kavel. Vanuit inkoop- en aanbestedingszaken wordt geadviseerd over de selectieprocedure, de beoordelingscriteria en de juridische zorgvuldigheid van de uitgifte (S. van Veen, persoonlijke communicatie, 3 juni 2026).

HOOFDSTUK 8.2.1.1 GEMEENTE ROTTERDAM

De gemeente Rotterdam is een van de belangrijkste stakeholders. De gemeente is eigenaar van de kavel, stelt ruimtelijke kaders en heeft invloed op de uitgifte, herontwikkeling, erfpachtconstructies en samenwerking met marktpartijen. Uit de kadastrale gegevens blijkt dat de kavel volledig in eigendom is van de gemeente Rotterdam.

HOOFDSTUK 8.2.1.2 BEDRIJVENRAAD SPAANSE POLDER EN NOORD-WEST

De Bedrijvenraad vertegenwoordigt de belangen van ondernemers in de Spaanse Polder en Noord-West. Deze partij is belangrijk omdat de ontwikkeling invloed kan hebben op bereikbaarheid, veiligheid, parkeren, uitstraling en het ondernemersklimaat binnen het gebied.

HOOFDSTUK 8.2.1.3 PROVINCIE ZUID-HOLLAND

De provincie Zuid-Holland is betrokken vanuit regionaal ruimtelijk-economisch beleid. De provincie stuurt op zorgvuldig ruimtegebruik, behoud van bedrijventerreinen, circulaire economie en toekomstbestendige werklocaties.

HOOFDSTUK 8.2.1.4 HOOGHEEMRAADSCHAP VAN SCHIELAND EN DE KRIMPENERWAARD

Het Hoogheemraadschap is belangrijk vanwege de ligging van de kansenzone aan de Bornissehaven. Bij kadeontwikkeling, waterberging, waterkwaliteit, oeveraanpassingen en waterveiligheid heeft deze partij een toetsende en vergunningverlenende rol.

HOOFDSTUK 8.2.1.5 OMGEVINGSDIENST / MILIEUTOEZICHT

De Omgevingsdienst en milieutoezicht zijn relevant vanwege bodemkwaliteit, milieucategorieën, geluid, geur, luchtkwaliteit en eventuele vergunningen. In het bijlagenboek wordt benoemd dat er voor de locatie publiekrechtelijke beperkingen vanuit de Wet bodembescherming zijn geregistreerd, waardoor bodemonderzoek en mogelijk maatregelen nodig zijn bij herontwikkeling.

HOOFDSTUK 8.2.1.6 VAARWEGBEHEERDER / NAUTISCHE PARTIJEN

De vaarwegbeheerder en nautische partijen zijn betrokken wanneer de locatie daadwerkelijk watergebonden wordt ontwikkeld. Zij kijken naar de veiligheid en bruikbaarheid van de vaarweg, manoeuvreerruimte, kadegebruik en de invloed op bestaande vaarbewegingen.

HOOFDSTUK 8.2.1.7 STEDIN / NETBEHEER

Stedin is relevant vanwege de energievoorziening. Voor zware maakindustrie, elektrische bedrijfsprocessen, laadinfrastructuur en mogelijke energiehubs is voldoende netcapaciteit een belangrijke randvoorwaarde. Netcongestie is in de marktanalyse al benoemd als aandachtspunt voor de ontwikkeling van de kansenzone.

HOOFDSTUK 8.2.1.8 BESTAANDE ONDERNEMERS OMGEVING

De bestaande ondernemers in de omgeving worden direct geraakt door de ontwikkeling. Zij hebben belang bij goede bereikbaarheid, voldoende parkeerruimte, verkeersveiligheid, een nette openbare ruimte en zo min mogelijk overlast tijdens en na de ontwikkeling.

HOOFDSTUK 8.2.1.9 TOEKOMSTIGE GEBRUIKER

De toekomstige gebruiker is de partij die de locatie uiteindelijk gaat gebruiken. Deze stakeholder heeft belang bij een functionele kavel, voldoende milieuruimte, goede bereikbaarheid, kadegebruik, energievoorziening, parkeerruimte en een passende bedrijfsruimte.

HOOFDSTUK 8.2.1.10 POLITIE / WIJKAGENT

De politie en wijkagent zijn betrokken vanuit veiligheidsperspectief. Uit het interview blijkt dat thema's zoals criminaliteit, parkeerdruk, straatracen, handhaving, gebruik van de openbare ruimte en veiligheidsbeleving relevant zijn voor de Spaanse Polder.

HOOFDSTUK 8.2.1.11 HANDHAVING GEMEENTE ROTTERDAM

Handhaving is relevant voor onderwerpen zoals parkeren, afvaldumping, foutief gebruik van de openbare ruimte en naleving van regels. De rol is vooral uitvoerend en adviserend.

HOOFDSTUK 8.2.1.12 WERKNEMERS EN BEZOEKERS

Werknemers en bezoekers zijn dagelijkse gebruikers van het gebied. Zij hebben belang bij een veilige, bereikbare en prettige werkomgeving met goede looproutes, fietsvoorzieningen, verlichting, parkeergelegenheid en een verzorgde buitenruimte.

HOOFDSTUK 8.2.1.13 OMWONENDEN SPANGEN / OUD-MATHENESSE

Omwonenden worden niet direct onderdeel van de ontwikkeling, maar kunnen indirect gevolgen ervaren, bijvoorbeeld door verkeersdruk, geluid, luchtkwaliteit of parkeeroverlast. Hun belang is daarom vooral gericht op het beperken van negatieve effecten richting omliggende woongebieden.

HOOFDSTUK 8.3 STAKEHOLDERSMATRIX

Voor de stakeholdermatrix zijn de stakeholders beoordeeld op basis van twee onderdelen: invloed/macht en belang. Invloed/macht geeft aan in hoeverre een stakeholder de ontwikkeling kan sturen, beïnvloeden of vertragen. Belang geeft aan in welke mate de stakeholder direct geraakt wordt door de ontwikkeling van de kanszone. Door deze twee onderdelen tegen elkaar af te zetten, wordt duidelijk welke partijen intensief betrokken moeten worden en welke partijen vooral geïnformeerd of geraadpleegd moeten worden, zie tabel 19.

Tabel 19

Stakeholdersmatrix kanszone Giessenweg / Bornissehaven

Invloed / macht van stakeholder	Laag belang	Matig belang	Hoog belang	Zeer hoog belang
Zeer hoge invloed		Omgevingsdienst / milieutoezicht	Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard	Gemeente Rotterdam
Hoge invloed		Vaarwegbeheerder / nautische partijen	Provincie Zuid-Holland, Stedin / netbeheerder	Toekomstige gebruiker, Bedrijvenraad Spaanse Polder en Noord-West
Matige invloed		Politie / wijkagent, Handhaving gemeente Rotterdam	Omwonenden Spangen/Oud-Mathenesse	Bestaande ondernemers omgeving
Lage invloed		Werknemers en bezoekers		

HOOFDSTUK 8.3.1 TOELICHTING PER CATEGORIE

In dit hoofdstuk worden de stakeholders uit de matrix verder toegelicht aan de hand van vier categorieën: beïnvloedende, sleutelfiguren, toeschouwers en geïnteresseerden. Deze indeling maakt duidelijk welke rol de verschillende partijen hebben binnen de ontwikkeling van de kanszone en op welke manier zij betrokken moeten worden. Hierdoor ontstaat inzicht in welke stakeholders vooral bepalend zijn voor de besluitvorming en welke partijen vooral belangrijk zijn voor draagvlak, veiligheid en gebruikskwaliteit.

HOOFDSTUK 8.3.1.1 BEÏNVLOEDENDE

De beïnvloedende stakeholders hebben relatief veel invloed op de ontwikkeling, maar een minder direct belang bij de uiteindelijke economische invulling van de kavel. Zij zijn vooral belangrijk omdat zij randvoorwaarden stellen aan de uitvoerbaarheid.

De Omgevingsdienst / milieutoezicht valt in deze categorie omdat deze partij kan toetsen op bodem, geluid, geur, luchtkwaliteit, milieucategorieën en vergunningen. Dit is relevant omdat de locatie binnen een industrieel gebied ligt en omdat er publiekrechtelijke beperkingen vanuit de Wet bodembescherming zijn geregistreerd. De Omgevingsdienst wordt niet direct geraakt door de vraag welk bedrijf zich vestigt, maar kan wel bepalen welke onderzoeken en maatregelen nodig zijn.

De vaarwegbeheerder / nautische partijen vallen ook onder beïnvloedende stakeholders. Bij een watergebonden ontwikkeling kunnen zij eisen stellen aan vaarveiligheid, manoeuvreerruimte, kadegebruik en doorvaart. Hun belang is niet direct economisch, maar hun invloed kan groot zijn wanneer de kade of Bornissehaven actief wordt gebruikt voor transport.

HOOFDSTUK 8.3.1.2 SLEUTELFIGUREN

De sleutelfiguren zijn de belangrijkste stakeholders binnen de ontwikkeling. Zij hebben zowel veel invloed als een groot belang. Deze partijen moeten vroegtijdig en intensief worden betrokken.

De Gemeente Rotterdam is de belangrijkste sleutelfiguur. De gemeente is eigenaar van de kavel en heeft invloed op toekomstig grondgebruik, uitgifte, herontwikkeling, erfpachtconstructies en samenwerking met marktpartijen. Hierdoor scoort de gemeente zeer hoog op zowel invloed als belang.

De Bedrijvenraad Spaanse Polder en Noord-West is een sleutelfiguur omdat zij de belangen van ondernemers vertegenwoordigt. De ontwikkeling kan invloed hebben op bereikbaarheid, veiligheid, parkeren en uitstraling van het bedrijventerrein. De Bedrijvenraad heeft geen formele vergunningverlenende rol, maar is wel belangrijk voor draagvlak en aansluiting op de gebiedsambities.

De Provincie Zuid-Holland is belangrijk vanwege regionale ruimtelijk-economische doelen. De provincie stuurt op zorgvuldig ruimtegebruik, behoud van bedrijventerreinen en circulaire economie. De ontwikkeling van de kanszone moet daarom bijdragen aan toekomstbestendige bedrijvigheid en geen laagwaardige of extensieve invulling krijgen.

Het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard is een sleutelfiguur door de ligging aan de Bornissehaven. Waterveiligheid, waterkwaliteit, kadeontwikkeling, waterberging en vergunningen kunnen bepalend zijn voor de haalbaarheid van de ontwikkeling.

Stedin / netbeheerder is eveneens een sleutelfiguur, omdat energiec capaciteit een belangrijke randvoorwaarde vormt. Voor watergebonden zware maakindustrie met een circulair karakter kan veel energie nodig zijn voor machines, productieprocessen, elektrisch transport en laadinfrastructuur. Netcongestie kan daarom invloed hebben op fasering en haalbaarheid.

De toekomstige gebruiker is een sleutelfiguur omdat deze partij de locatie uiteindelijk moet gebruiken. De eisen van de toekomstige gebruiker zijn bepalend voor de functionele invulling van de kavel, zoals bedrijfsruimte, logistiek, kadegebruik, parkeren, energie en milieuruimte.

HOOFDSTUK 8.3.1.3 TOESCHOUWERS

De toeschouwers hebben een matige of lage invloed en een matig of laag belang bij de ontwikkeling van de kanszone. Deze stakeholders zijn niet bepalend voor de hoofd ontwikkelrichting en hebben geen directe formele macht over eigendom, vergunningverlening of beleid. Wel kunnen zij waardevolle informatie geven over het dagelijks gebruik, veiligheid, toezicht en beheer van het gebied.

De politie / wijkagent valt binnen deze categorie, omdat deze partij inzicht heeft in veiligheid, overlast, criminaliteit, straatracen en de veiligheidsbeleving binnen de Spaanse Polder. De politie kan adviseren over maatregelen die bijdragen aan een veiligere inrichting van het gebied, maar bepaalt niet welke functie op de kavel wordt ontwikkeld.

Ook handhaving gemeente Rotterdam valt onder de toeschouwers. Handhaving is relevant voor onderwerpen zoals parkeren, afvaldumping, foutief gebruik van de openbare ruimte en naleving van regels. De rol van handhaving is vooral uitvoerend en adviserend. Bij de verdere uitwerking van de ontwikkeling kan handhaving meedenken over een inrichting die beter controleerbaar en beheerbaar is.

Daarnaast vallen werknemers en bezoekers binnen deze categorie. Zij hebben weinig formele invloed op de ontwikkeling, omdat zij niet betrokken zijn bij besluitvorming, vergunningverlening of gronduitgifte. Hun belang is matig, omdat zij de locatie vooral gebruiken als werk- of bezoekomgeving. Voor hen zijn vooral bereikbaarheid, veiligheid, looproutes, fietsparkeren, verlichting en een verzorgde buitenruimte van belang. Hoewel zij geen bepalende rol hebben in de ontwikkeling, is het wel belangrijk om hun gebruikskwaliteit mee te nemen in het ontwerp.

HOOFDSTUK 8.3.1.4 GEÏNTERESSEERDEN

De geïnteresseerden hebben veel belang bij de ontwikkeling, maar minder formele invloed. Zij worden direct of indirect geraakt door de ontwikkeling en zijn daarom belangrijk voor draagvlak.

De bestaande ondernemers in de omgeving hebben een zeer hoog belang. De ontwikkeling kan invloed hebben op hun bereikbaarheid, parkeren, verkeersdruk, veiligheid en de uitstraling van de omgeving. Hun invloed is matig, omdat zij vooral via overleg, zienswijzen, bezwaren of de Bedrijvenraad invloed kunnen uitoefenen. Hoewel bestaande ondernemers geen formele eigenaar of vergunningverlener zijn, kunnen zij via de Bedrijvenraad, zienswijzen, bezwaren en overlegmomenten wel invloed uitoefenen op draagvlak en uitvoerbaarheid. Hun formele invloed is daarom matig, maar hun praktische betekenis voor de gebiedsontwikkeling is groot.

De omwonenden van Spangen en Oud-Mathenesse worden vooral indirect geraakt. Zij kunnen gevolgen ervaren door extra verkeer, geluid, luchtkwaliteit of parkeeroverlast. Omdat de kanszone binnen een bestaand bedrijventerrein ligt, is hun invloed beperkt, maar zij moeten wel goed worden geïnformeerd wanneer de ontwikkeling effecten kan hebben op omliggende woongebieden.

HOOFDSTUK 8.4 BELANGRIJKSTE STAKEHOLDERS: WENSEN EN BELANGEN

Op basis van de stakeholdermatrix zijn vijf stakeholders geselecteerd die het meest bepalend zijn voor de verdere ontwikkeling van de kanszone. Deze partijen hebben een hoge tot zeer hoge invloed, een hoog tot zeer hoog belang, of worden direct geraakt door de toekomstige invulling van de locatie. Daarom worden van deze stakeholders de belangrijkste wensen en belangen verder onderzocht.

De wensen en belangen in tabel 20 zijn opgesteld op basis van de eerder uitgevoerde analyses, waaronder de beleids- en juridische analyse, marktanalyse, locatieanalyse en randvoorwaarden voor kadeontwikkeling. Daarnaast zijn de bevindingen uit het veldonderzoek en de interviews met betrokken partijen meegenomen. De tabel is daarmee geen letterlijk overgenomen bron, maar een eigen analyse waarin de belangrijkste belangen van stakeholders zijn vertaald naar concrete wensen en eisen voor de ontwikkeling van de kanszone.

Tabel 20

Wensen en belangen belangrijkste stakeholders

Stakeholder	Belangen	Wensen en eisen voor de kanszone
Gemeente Rotterdam (Rotterdamraad, 2026)	De gemeente Rotterdam heeft belang bij een ontwikkeling die bijdraagt aan de economische versterking van de Spaanse Polder. Als eigenaar van de kavel heeft de gemeente daarnaast belang bij een passende en toekomstbestendige invulling van de grond. De ontwikkeling moet aansluiten bij het profiel van de Spaanse Polder als bedrijventerrein voor zware bedrijvigheid, maakindustrie, logistiek en circulaire economie.	Uit het interview met de heer Beenhakker (persoonlijke communicatie, 20 mei 2026) blijkt dat de gemeente Rotterdam bij kaveluitgifte niet alleen kijkt naar de financiële uitgifte van de grond, maar ook naar de mate waarin een bedrijf past bij de beleidsdoelen voor het gebied. Belangrijke aandachtspunten zijn onder andere milieucategorie, maakindustrie, werkgelegenheid, duurzaamheid, intensief ruimtegebruik, ruimtelijke kwaliteit en energiehaalbaarheid. Daarmee wordt bevestigd dat de gemeente een sterk sturende rol heeft in de toekomstige invulling van de kanszone (E. Beenhakker, persoonlijke communicatie, 20 mei 2026).
Toekomstige gebruiker	De toekomstige gebruiker heeft belang bij een functionele en economisch haalbare bedrijfslocatie. De locatie moet voldoende ruimte bieden voor bedrijfsprocessen, productie, opslag, logistiek en eventueel watergebonden aan- en afvoer. Voor de gekozen doelgroep, watergebonden zware	De toekomstige gebruiker wenst een goed bereikbare kavel met voldoende milieuruimte, een efficiënte indeling, laad- en losruimte, parkeerruimte op eigen terrein en voldoende energiec capaciteit. Daarnaast is flexibiliteit belangrijk, zodat het gebouw en terrein kunnen meegroeien met toekomstige bedrijfsprocessen. Indien watergebonden

	maakindustrie met een circulair karakter, zijn milieuruimte, bereikbaarheid, energievoorziening en kadegebruik belangrijke voorwaarden.	transport wordt toegepast, is een bruikbare kadezone met goede aansluiting op de bedrijfsruimte noodzakelijk.
Bedrijvenraad Spaanse Polder en Noord-West (Bedrijvenraad Spaanse Polder, 2024)	De Bedrijvenraad heeft belang bij een ontwikkeling die het ondernemersklimaat in de Spaanse Polder versterkt. De ontwikkeling mag bestaande bedrijven niet belemmeren en moet bijdragen aan bereikbaarheid, veiligheid, uitstraling en toekomstbestendigheid van het bedrijventerrein. Ook sluit de Bedrijvenraad aan bij de ambitie om de Spaanse Polder groener, duurzamer en aantrekkelijker te maken als werkgebied.	De Bedrijvenraad wenst dat de ontwikkeling geen extra parkeerdruk, verkeershinder of onveilige situaties veroorzaakt. De nieuwe functie moet passen bij de economische identiteit van het gebied en bijdragen aan een professionelere uitstraling. Daarnaast is het wenselijk dat de ontwikkeling bijdraagt aan vergroening, verduurzaming, betere openbare ruimte en mogelijk samenwerking tussen bedrijven, bijvoorbeeld op het gebied van circulariteit of energie.
Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (Hoogheemraadschap, z.d.)	Het Hoogheemraadschap heeft belang bij een ontwikkeling die het watersysteem niet negatief beïnvloedt. Door de ligging aan de Bornissehaven zijn waterveiligheid, waterkwaliteit, onderhoud van watergangen, kadeontwikkeling en waterberging belangrijke aandachtspunten. De ontwikkeling moet passen binnen de waterstaatkundige randvoorwaarden.	Het Hoogheemraadschap wenst dat eventuele kadeontwikkeling zorgvuldig wordt afgestemd en voldoet aan eisen voor stabiliteit, veiligheid en onderhoud. Regenwater moet zoveel mogelijk worden vastgehouden, geborgen of vertraagd afgevoerd. Daarnaast mag de ontwikkeling geen verslechtering veroorzaken van de waterkwaliteit of het functioneren van het watersysteem. Bij werkzaamheden aan de kade, oever of watergang moet tijdig worden onderzocht of een vergunning of melding nodig is.
Bestaande ondernemers omgeving	De bestaande ondernemers in de omgeving hebben een zeer hoog belang, omdat zij dagelijks afhankelijk zijn van de bereikbaarheid, parkeersituatie, verkeersveiligheid en uitstraling van het gebied. De ontwikkeling kan direct invloed hebben op hun bedrijfsvoering, bijvoorbeeld door extra vrachtverkeer, bouwverkeer, parkeerdruk of tijdelijke overlast.	De ondernemers wensen dat hun bedrijven bereikbaar blijven tijdens en na de ontwikkeling. De nieuwe functie mag geen extra parkeerdruk of blokkades door vrachtverkeer veroorzaken. Laden, lossen en parkeren moeten daarom op eigen terrein plaatsvinden. Daarnaast is er behoefte aan een nettere, veiligere en beter beheersbare omgeving, met minder rommelig gebruik van openbare ruimte en betere verkeersveiligheid.

De Gemeente Rotterdam is de belangrijkste stakeholder, omdat zij zowel eigenaar als beleidsmaker is. De gemeente bepaalt in grote mate de ontwikkelrichting en de voorwaarden waaronder de kavel kan worden uitgegeven of ontwikkeld. Daarom moeten haar belangen direct worden vertaald naar het programma van eisen.

De toekomstige gebruiker is belangrijk omdat de ontwikkeling uiteindelijk functioneel en economisch haalbaar moet zijn. Wanneer de locatie niet aansluit op de wensen van een passende gebruiker, zoals een watergebonden circulair maakbedrijf, is de kans op succesvolle ontwikkeling kleiner.

De Bedrijvenraad Spaanse Polder en Noord-West is van belang voor het draagvlak onder ondernemers. Deze partij kijkt vooral naar de gevolgen voor het bedrijventerrein als geheel, zoals bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en uitstraling.

Het Hoogheemraadschap is belangrijk vanwege de ligging aan de Bornissehaven. Omdat watergebonden ontwikkeling en kadegebruik onderdeel kunnen zijn van het toekomstige programma, moeten waterveiligheid, waterkwaliteit en vergunningen vroegtijdig worden meegenomen.

De bestaande ondernemers in de omgeving hebben minder formele macht dan de gemeente of vergunningverleners, maar worden wel direct geraakt door de ontwikkeling. Daarom zijn zij belangrijk voor draagvlak en voor het voorkomen van praktische knelpunten, zoals extra parkeerdruk, verkeershinder of onveilige situaties.

HOOFDSTUK 8.5 CONCLUSIE

Op basis van de stakeholdersanalyse kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling van de kanszone aan de Giessenweg/Bornissehaven niet uitsluitend een ruimtelijke of functionele opgave is, maar vooral een integrale gebiedsontwikkelings opgave waarin verschillende belangen samenkomen. De locatie ligt binnen een bestaand en intensief

gebruikt bedrijventerrein, waardoor toekomstige ontwikkeling direct raakt aan thema's zoals economische versterking, bereikbaarheid, parkeren, waterveiligheid, bodemkwaliteit, energievoorziening, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit. De stakeholdersanalyse laat zien dat deze thema's niet los van elkaar kunnen worden beoordeeld, maar gezamenlijk bepalend zijn voor de haalbaarheid en wenselijkheid van de toekomstige invulling van de kavel.

Uit de stakeholdermatrix blijkt dat vooral de Gemeente Rotterdam een centrale positie inneemt. De gemeente heeft zowel zeer hoge invloed als een zeer hoog belang, doordat zij eigenaar is van de kavel en tegelijkertijd verantwoordelijk is voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van het gebied. Dit betekent dat de ontwikkeling moet aansluiten bij de gemeentelijke ambitie om de Spaanse Polder te behouden en versterken als economisch werkgebied. Een toekomstige invulling moet daarom passen binnen het profiel van zware bedrijvigheid, maakindustrie, logistiek en circulaire economie. Tegelijkertijd moet de ontwikkeling bijdragen aan zorgvuldig ruimtegebruik, duurzaamheid, klimaatadaptatie en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

Naast de gemeente zijn ook de toekomstige gebruiker en de Bedrijvenraad Spaanse Polder en Noord-West belangrijke sleutelfiguren. De toekomstige gebruiker is bepalend voor de functionele en economische haalbaarheid van de ontwikkeling. De locatie moet voldoende ruimte bieden voor bedrijfsprocessen, productie, opslag, logistiek, energievoorziening en eventueel watergebonden aan- en afvoer. De Bedrijvenraad vertegenwoordigt daarentegen het bredere ondernemersbelang binnen de Spaanse Polder. Voor deze stakeholder is vooral van belang dat de ontwikkeling het bestaande ondernemersklimaat versterkt en geen extra druk veroorzaakt op bereikbaarheid, parkeren, verkeersveiligheid of openbare ruimte.

De ligging aan de Bornissehaven zorgt ervoor dat ook het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, de Omgevingsdienst / milieutoezicht en de vaarwegbeheerder / nautische partijen belangrijke randvoorwaardelijke stakeholders zijn. Zij bepalen niet direct de economische invulling van de kavel, maar hebben wel invloed op de uitvoerbaarheid van een ontwikkeling. Waterveiligheid, waterkwaliteit, kadegebruik, bodemkwaliteit, milieucategorieën, geluid, geur, luchtkwaliteit en nautische veiligheid moeten daarom vroegtijdig worden meegenomen in de verdere planvorming. Dit is met name relevant wanneer de kanszone wordt ontwikkeld als watergebonden bedrijfslocatie.

De analyse maakt daarnaast duidelijk dat de bestaande ondernemers in de omgeving een zeer hoog belang hebben bij de ontwikkeling. Hoewel hun formele invloed beperkter is dan die van de gemeente of vergunningverlenende partijen, kunnen zij in de praktijk sterk geraakt worden door de toekomstige invulling van de kavel. Extra vrachtverkeer, parkeerdruk, bouwverkeer, laad- en losbewegingen of een rommelige terreininrichting kunnen negatieve gevolgen hebben voor het functioneren van omliggende bedrijven. Daarom is het belangrijk dat de ontwikkeling parkeren, laden en lossen en interne verkeersafwikkeling zoveel mogelijk op eigen terrein oplost.

De overige stakeholders, zoals politie, handhaving, werknemers, bezoekers en omwonenden, hebben vooral een rol in relatie tot veiligheid, beheer, gebruikskwaliteit en draagvlak. Hun invloed op de hoofdontwikkeling is beperkt, maar hun belangen zijn relevant voor de uiteindelijke kwaliteit van het gebied. Een toekomstige ontwikkeling moet daarom niet alleen economisch functioneren, maar ook bijdragen aan een veilige, overzichtelijke en goed beheerbare werkomgeving.

Concluderend bevestigt de stakeholdersanalyse dat de kanszone het meest kansrijk is wanneer de ontwikkeling aansluit op de functie watergebonden zware maakindustrie met een circulair karakter. Deze ontwikkelrichting sluit aan bij de belangen van de belangrijkste stakeholders, omdat zij gebruikmaakt van de hoge milieucategorieën, de ligging aan de Bornissehaven, de economische identiteit van de Spaanse Polder en de beleidsmatige ambitie om bedrijventerreinen duurzamer en toekomstbestendiger te benutten. Tegelijkertijd stelt deze functie duidelijke randvoorwaarden aan de verdere uitwerking. De ontwikkeling moet juridisch en milieutechnisch uitvoerbaar zijn, waterstaatkundig zorgvuldig worden ingepast, voldoende energiecapaciteit kunnen benutten, parkeren en logistiek op eigen terrein organiseren en bijdragen aan een betere ruimtelijke kwaliteit.

Deze conclusie vormt de basis voor de volgende stap in het onderzoek: het programma van eisen. Daarin worden de uitkomsten uit de marktanalyse, stakeholdersanalyse en alle andere analyses vertaald naar concrete ruimtelijke, functionele, technische en duurzaamheidsgerichte eisen voor de ontwikkeling van de kanszone. Hierbij wordt onder andere gekeken naar milieuruimte, bereikbaarheid, watergebonden gebruik, parkeren op eigen terrein, energievoorziening, klimaatadaptatie, ruimtelijke kwaliteit en de geschiktheid voor circulaire maakindustrie. Daarmee wordt vastgelegd aan welke voorwaarden de toekomstige ontwikkeling moet voldoen om aan te sluiten bij de gekozen doelgroep: watergebonden zware maakindustrie met een circulair karakter.

BIJLAGE 14: HOOFDSTUK 9: PROGRAMMA VAN EISEN

In dit hoofdstuk wordt het programma van eisen opgesteld voor de ontwikkeling van de kansenzone aan de Giessenweg/Bornissehaven. Het programma van eisen vertaalt de uitkomsten uit de gebiedsanalyse, lagenbenadering, SWOT- en functiematrix, beleids- en juridische analyse, randvoorwaarden voor kadeontwikkeling, locatieanalyse, marktanalyse en stakeholdersanalyse naar concrete eisen voor de toekomstige ontwikkeling.

Daarnaast is gebruikgemaakt van de Nota van Uitgangspunten Giessenweg 7-37 (2020). Dit document is inmiddels verouderd en wordt daarom niet als actueel beleidsdocument beschouwd. Wel is het relevant als historische onderlegger, omdat hierin eerder door de gemeente Rotterdam uitgangspunten zijn geformuleerd voor dezelfde kavel. De nota benoemt onder andere dat watergebonden bedrijvigheid voor deze locatie als voorwaarde werd gezien, dat parkeren en laden/lossen op eigen terrein moesten worden opgelost en dat de bebouwing een hoogwaardige uitstraling moest krijgen richting de Giessenweg, de A20 en de Bornissehaven. Deze punten worden daarom meegenomen waar zij nog aansluiten op de huidige analyses en beleidsrichting.

Uit de marktanalyse komt naar voren dat watergebonden zware maakindustrie met een circulair karakter de best passende functie en doelgroep vormt voor de kansenzone. Het programma van eisen wordt daarom gebruikt als toetsingskader voor de scenarioanalyse.

Het interview met de heer Beenhakker (persoonlijke communicatie, 20 mei 2026), markt- en contractspecialist bij de gemeente Rotterdam, is ook meegenomen bij het opstellen van het programma van eisen. Uit dit interview blijkt dat de gemeente Rotterdam bij kaveluitgifte werkt met beoordelingscriteria en puntentoekenning. Bedrijven worden hierbij niet alleen beoordeeld op hun interesse in een kavel, maar ook op de mate waarin zij passen binnen de ambities en randvoorwaarden van het gebied. Criteria zoals milieucategorie, maakindustrie, werkgelegenheid, duurzaamheid, intensief ruimtegebruik, ruimtelijke kwaliteit en energiehaalbaarheid kunnen daarbij bepalend zijn voor de beoordeling.

Dit betekent dat een bedrijf dat beter aansluit bij de gewenste ontwikkeling van de Spaanse Polder hoger kan worden gewaardeerd, terwijl bedrijven die minder goed passen bij het profiel van het gebied lager scoren of zelfs kunnen afvallen wanneer zij niet voldoen aan minimale randvoorwaarden. Het programma van eisen sluit hierbij aan door de belangrijkste eisen en wensen te vertalen naar een puntentelling. Op deze manier ontstaat een toetsingskader waarmee de verschillende ontwikkelscenario's op een vergelijkbare en onderbouwde manier kunnen worden beoordeeld.

HOOFDSTUK 9.1 EISEN VANUIT DE VOORGAANDE ANALYSES

Uit de gebiedsanalyse blijkt dat de Spaanse Polder economisch sterk functioneert, maar ruimtelijk en functioneel onder druk staat. Vooral parkeerdruk, verkeersveiligheid, beperkte ruimtelijke kwaliteit, weinig groen, vervuiling en sociale veiligheid vormen aandachtspunten. Voor de kansenzone betekent dit dat een nieuwe ontwikkeling geen extra druk mag veroorzaken op de openbare ruimte. Parkeren, laden en lossen en logistieke bewegingen moeten daarom zoveel mogelijk op eigen terrein worden opgelost. Dit sluit ook aan op de eerdere Nota van Uitgangspunten, waarin parkeren en laden/lossen op eigen terrein expliciet als voorwaarde zijn opgenomen (Stadsontwikkeling, 2020).

Uit de lagenbenadering komen eisen naar voren op het gebied van bodem, fundering, water en klimaatadaptatie. De locatie ligt in een gebied met een zettingsgevoelige bodem, hoge grondwaterstand en directe relatie met de Bornissehaven. Daarom zijn bodemonderzoek, geotechnisch onderzoek, passende fundering, waterberging en waterveiligheid belangrijke randvoorwaarden. Bij werkzaamheden aan of nabij water, kade of oever moet worden afgestemd met het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. Het hoogheemraadschap geeft aan dat vergunningen of meldingen voor werkzaamheden via het Omgevingsloket moeten worden gedaan (Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, z.d.).

Uit de SWOT-, confrontatie- en functiematrix blijkt dat de sterke punten van de locatie vooral liggen in de multimodale bereikbaarheid, de ligging aan vaarwater, de hoge milieucategorieën en de functionele geschiktheid voor bedrijvigheid. De zwakke punten liggen vooral bij ruimtelijke kwaliteit, klimaatkwetsbaarheid, parkeerdruk en bodem-/funderingsbeperkingen. Het programma van eisen moet daarom sturen op een functie die de sterke punten benut, maar tegelijkertijd de bestaande knelpunten vermindert.

Uit de beleids- en juridische analyse volgt dat de locatie behouden moet blijven als bedrijventerrein voor zware bedrijvigheid, maakindustrie, logistiek en circulaire economie. Gevoelige functies zoals wonen zijn niet passend, omdat deze de milieuruimte kunnen beperken. Ook zelfstandige kantoren zijn minder wenselijk. Kantoorroimte moet daarom alleen ondersteunend zijn aan de bedrijfsfunctie. In de eerdere Nota van Uitgangspunten werd eveneens uitgegaan van een bedrijf dat het plot gebruikt, waarbij watergebonden bedrijvigheid onderdeel moest zijn van de invulling (Stadsontwikkeling, 2020).

Uit de randvoorwaarden voor kadeontwikkeling blijkt dat de ligging aan de Bornissehaven een belangrijke kans vormt, maar dat watergebonden gebruik alleen meerwaarde heeft wanneer dit functioneel onderdeel wordt van het bedrijfsproces. De oude Nota van Uitgangspunten stelt zelfs dat watergebonden bedrijvigheid voor dit kavel een voorwaarde was en dat het onwenselijk is om de waterkant alleen te gebruiken voor land gebonden opslag of parkeren (Stadsontwikkeling, 2020). Dit uitgangspunt is nog steeds relevant, omdat het aansluit op de huidige keuze voor watergebonden zware maakindustrie met een circulair karakter.

Uit de locatieanalyse blijkt dat de kavel momenteel open, onbebouwd en ruimtelijk onderbenut is. Deze situatie biedt flexibiliteit voor ontwikkeling, maar vraagt ook om kwaliteitsverbetering. De eerdere Nota van Uitgangspunten benoemt dat het gebouw op deze zichtlocatie aan de A20 een hoogwaardige architectonische uitstraling moet krijgen en als etalage van het bedrijf en de Spaanse Polder kan functioneren (Stadsontwikkeling, 2020). Ook dit sluit aan op de huidige analyse, waarin verbetering van ruimtelijke kwaliteit en uitstraling als belangrijke eis naar voren komt.

Uit de marktanalyse blijkt dat watergebonden logistiek, circulaire bedrijvigheid en maakindustrie/productie afzonderlijk goed passen bij de locatie. De combinatie hiervan vormt de sterkste ontwikkelrichting: watergebonden zware maakindustrie met een circulair karakter. Extensieve opslag, zelfstandige kantoren en wonen sluiten onvoldoende aan op de locatiekenmerken.

Uit de stakeholdersanalyse blijkt dat de belangrijkste stakeholders vooral waarde hechten aan economische versterking, bereikbaarheid, parkeren, waterveiligheid, milieutechnische uitvoerbaarheid, energiecapaciteit en ruimtelijke kwaliteit. De ontwikkeling moet daarom juridisch en milieutechnisch uitvoerbaar zijn, parkeren en logistiek op eigen terrein organiseren, voldoende energiecapaciteit hebben en bijdragen aan een veilige en verzorgde werkomgeving.

Tot slot vormen duurzaamheid en energie belangrijke eisen. Nieuwbouw moet voldoen aan de geldende BENG-eisen voor bijna energie neutrale gebouwen. Deze eisen gelden sinds 1 januari 2021 voor alle nieuwbouw, waaronder utiliteitsbouw (RVO, 2021). Daarnaast moet rekening worden gehouden met netcongestie en mogelijke samenwerking in een energiehubs. Volgens RVO maken bedrijven in een energiehubs gezamenlijke afspraken over opwek en verbruik van energie, waardoor vraag en aanbod beter op elkaar kunnen worden afgestemd en bedrijven ondanks netcongestie kunnen verduurzamen en groeien (RVO, z.d.). Voor parkeren geldt de actuele Beleidsregel Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2025, die de eerdere parkeerregeling vervangt (Overheid.nl, 2025).

Het interview met de heer Beenhakker (persoonlijke communicatie, 20 mei 2026) vormt een aanvullende onderbouwing voor deze eisen. Vanuit zijn rol als markt- en contractspecialist bij de gemeente Rotterdam geeft hij aan dat bij kaveluitgifte wordt gekeken naar de mate waarin een bedrijf past binnen het profiel van de Spaanse Polder. Daarbij spelen onder andere milieucategorie, maakindustrie, werkgelegenheid, duurzaamheid, intensief ruimtegebruik, ruimtelijke kwaliteit en energiehaalbaarheid een rol. Deze inzichten bevestigen dat het programma van eisen niet alleen gebaseerd moet zijn op ruimtelijke en beleidsmatige analyses, maar ook op de wijze waarop de gemeente in de praktijk kavels beoordeelt en uitgeeft (E. Beenhakker, persoonlijke communicatie, 20 mei 2026).

Daarnaast wordt het Programma van Eisen ondersteund door de inzichten uit interview het met mevrouw van Veen (persoonlijke communicatie, 3 juni 2026). Uit dit interview blijkt dat de gemeente bij de uitgifte van bedrijfskavels werkt met vooraf opgestelde selectiecriteria, waarbij onder andere wordt gekeken naar de passendheid van een bedrijf op de locatie, economische meerwaarde, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en energiehaalbaarheid. Voor de kanszone aan de Giessenweg/Bornissehaven is dit relevant, omdat de locatie beschikt over een hoge milieucategorie en deze schaarse ruimte zorgvuldig moet worden benut. Een invulling met uitsluitend kantoren of lichte bedrijvigheid zou onvoldoende aansluiten bij het economische profiel van de Spaanse Polder. Daarnaast bevestigt het interview dat ook op bedrijventerreinen aandacht moet zijn voor een verzorgde uitstraling, zeker bij zichtlocaties zoals de Giessenweg/Bornissehaven. Tot slot komt uit het interview naar voren dat netcongestie steeds vaker invloed heeft op de haalbaarheid van nieuwe ontwikkelingen. Daarom zijn eisen rondom energievoorziening, zonnepanelen, batterijopslag, laadvoorzieningen en uitvoerbaarheid opgenomen in het Programma van Eisen. Hiermee sluit het beoordelingskader aan op de wijze waarop de gemeente Rotterdam bedrijfskavels in de praktijk beoordeelt en uitgeeft (S. van Veen, persoonlijke communicatie, 3 juni 2026).

HOOFDSTUK 9.2 WEGING VAN EISEN

Om te bepalen welke eisen het zwaarst wegen, wordt een puntentelling toegepast, deze wordt weergegeven in tabel 21. De eisen met de hoogste score zijn randvoorwaardelijk voor de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling. Eisen met een lagere score zijn minder hard, maar dragen wel bij aan kwaliteit, toekomstbestendigheid en draagvlak.

Tabel 21*Weging van eisen*

Score	Betekenis
5 punten	Zeer belangrijk / harde randvoorwaarde
4 punten	Belangrijk / sterk bepalend voor kwaliteit en haalbaarheid
3 punten	Gemiddeld belangrijk / wenselijk, maar niet volledig randvoorwaardelijk
2 punten	Beperkt belangrijk / ondersteunende kwaliteit
1 punt	Laag belang / niet bepalend voor de hoofdontwikkeling

Op basis van het interview met de heer Beenhakker (persoonlijke communicatie, 20 mei 2026) is binnen de weging onderscheid gemaakt tussen harde randvoorwaarden en kwalitatieve beoordelingscriteria. Harde randvoorwaarden, zoals planologische passendheid, energiehaalbaarheid, parkeren op eigen terrein en milieutechnische uitvoerbaarheid, bepalen of een ontwikkeling überhaupt haalbaar is (ook wel knock-out criteria). Kwalitatieve criteria, zoals uitstraling, duurzaamheid, werkgelegenheid en mate van circulariteit, bepalen vervolgens in welke mate een scenario bijdraagt aan de gewenste ontwikkeling van de kanszone.

HOOFDSTUK 9.3 PROGRAMMA VAN EISEN MET PUNTENTELLING

In dit hoofdstuk worden de eisen voor de ontwikkeling van de kanszone overzichtelijk weergegeven en beoordeeld met een puntentelling. Hiermee wordt duidelijk welke eisen het zwaarst wegen bij de verdere uitwerking van de scenario's. De eisen zijn gebaseerd op de eerdere analyses uit het bijlagenboek en aangevuld met relevante uitgangspunten uit de verouderde Nota van Uitgangspunten Giessenweg 7-37. Omdat deze nota niet meer actueel is, wordt deze alleen gebruikt als aanvullende onderbouwing wanneer de uitgangspunten nog aansluiten op de huidige analyses.

De puntentelling maakt onderscheid tussen harde randvoorwaarden en aanvullende kwaliteitseisen. Eisen met een hoge score zijn bepalend voor de haalbaarheid en passendheid van de ontwikkeling. Eisen met een lagere score zijn minder doorslaggevend, maar dragen wel bij aan ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid, veiligheid en toekomstbestendigheid.

HOOFDSTUK 9.3.1 INTERNE RANDVOORWAARDEN

De interne randvoorwaarden hebben betrekking op de eigenschappen van de kavel en de ontwikkelrichting die vanuit het onderzoek het meest passend is. Uit de marktanalyse en geschiktheidsanalyse blijkt dat de kanszone het beste aansluit bij watergebonden zware maakindustrie met een circulair karakter. Daarnaast laten de gebiedsanalyse en functiematrix zien dat de hoge milieucategorieën, de industriële omgeving en de bestaande economische structuur belangrijke kwaliteiten zijn die bij de ontwikkeling benut moeten worden. Deze eisen zijn daarom zwaarwegend voor de keuze van de toekomstige functie, zie tabel 22.

Tabel 22*Interne randvoorwaarden programma van eisen*

Nr.	Eis	Toelichting	Herkomst	Weging
1	De ontwikkeling moet minimaal passen binnen hogere milieucategorieën en het profiel van zware bedrijvigheid / maakindustrie	Deze functie komt als beste ontwikkelrichting uit de marktanalyse en geschiktheidsanalyse. De functie benut de milieuruimte, waterligging, bereikbaarheid en industriële context van de Spaanse Polder.	H7 Marktanalyse, H8 Stakeholdersanalyse	5
2	De hoge milieucategorieën moeten worden benut voor bedrijvigheid die elders moeilijk inpasbaar is.	De milieuruimte is een onderscheidende kwaliteit van de locatie. De ontwikkeling moet daarom gericht zijn op productie, maakindustrie, circulaire bedrijvigheid of watergebonden bedrijfsprocessen.	H1.3 Huidige functies en gebruik, H3 Functiematrix, H4 Beleids- en juridische analyse	5
3	Parkeren, laden en lossen moeten op eigen terrein worden opgelost.	De Spaanse Polder kent al parkeerdruk en verkeerskundige knelpunten. De ontwikkeling mag deze problemen niet vergroten. Ook de Nota van Uitgangspunten stelt dat parkeren en laden/lossen op eigen terrein moeten plaatsvinden.	H1.5 Parkeren, H8 Stakeholdersanalyse, NvU 2020	5
4	De kavel moet voldoende interne logistieke ruimte bieden.	Voor zware maakindustrie en watergebonden bedrijvigheid is ruimte nodig voor vrachtwagenbewegingen, manoeuvreren, opslag, productie, expeditie en veilige routing op eigen terrein.	H5 Randvoorwaarden kadeontwikkeling, H7 Marktanalyse	5

HOOFDSTUK 9.3.2 EXTERNE RANDVOORWAARDEN

De externe randvoorwaarden gaan over eisen die niet alleen door de kavel zelf worden bepaald, maar ook door externe partijen, regelgeving en fysieke systemen rondom de locatie. Hierbij gaat het onder andere om de Bornissehaven, de kade, het watersysteem, bodemkwaliteit, fundering, kabels, leidingen en nutsvoorzieningen. Deze eisen zijn belangrijk omdat zij direct invloed hebben op de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling, zie tabel 23. Vooral bij watergebonden zware maakindustrie zijn afstemming met waterbeheer, nautische partijen en technisch onderzoek noodzakelijk.

Tabel 23

Externe kwaliteitseisen programma van eisen

Nr.	Eis	Toelichting	Herkomst	Weging
5	Watergebonden gebruik moet functioneel worden gekoppeld aan het bedrijfsproces.	De ligging aan de Bornissehaven moet daadwerkelijk worden benut voor transport, overslag, aan- of afvoer van materialen. De waterkant mag niet alleen worden gebruikt voor parkeren of opslag. Dit stond ook expliciet in de Nota van Uitgangspunten.	H5 Kadeontwikkeling, H7 Referentieanalyse, NvU 2020	5
6	Bij ingrepen aan kade, oever of water moet afstemming plaatsvinden met het Hoogheemraadschap en relevante nautische partijen.	Kadeontwikkeling is alleen mogelijk wanneer waterveiligheid, onderhoud, doorstroming, waterkwaliteit en nautische veiligheid niet worden aangetast.	H5 Randvoorwaarden kadeontwikkeling, H8 Stakeholdersanalyse	5
7	Bodemonderzoek en geotechnisch onderzoek zijn noodzakelijk voorafgaand aan ontwikkeling.	Door het industriële verleden, mogelijke bodemverontreiniging, PFAS, zettingsgevoelige bodem en zware bedrijfsbelasting moet de technische uitvoerbaarheid vooraf worden onderzocht.	H2 Lagenbenadering, H4.5 Juridisch eigendom, H5 Technische randvoorwaarden	5
8	De ontwikkeling moet rekening houden met bestaande infrastructuur, kabels, leidingen en nutsvoorzieningen.	De ligging van kabels, leidingen, riolering en energie-infrastructuur kan invloed hebben op de inrichting en uitvoerbaarheid. De Nota van Uitgangspunten benoemt dat een KLIC-melding noodzakelijk is en dat installaties bij voorkeur inpandig worden opgelost.	H2.1.4 Kabels en leidingen, NvU 2020	4
9	Energiehaalbaarheid	De ontwikkeling moet aantoonbaar kunnen beschikken over voldoende energiecapaciteit of een realistische alternatieve energieoplossing. Wanneer een bedrijf geen aansluiting kan krijgen en ook geen oplossing heeft via bijvoorbeeld eigen opwek, energieopslag, samenwerking met omliggende bedrijven of een energiehub, is de ontwikkeling beperkt haalbaar.	Interview Evgueni Beenhakker	5

HOOFDSTUK 9.3.3 FUNCTIONELE EISEN

De functionele eisen gaan over de manier waarop de toekomstige kavel moet functioneren voor de gebruiker en de omgeving. De ontwikkeling moet praktisch bruikbaar zijn voor productie, verwerking, logistiek en circulaire bedrijfsprocessen. Tegelijkertijd moet de inrichting overzichtelijk en veilig zijn, zodat vrachtverkeer, werknemers, bezoekers en langzaam verkeer elkaar niet onnodig hinderen. Ook de uitstraling van de kavel is hierbij belangrijk, omdat de locatie zichtbaar is vanaf de Giessenweg, de A20 en de Bornissehaven. Alle belangrijkste functionele eisen worden weergegeven in tabel 24.

Tabel 24

Functionele eisen

Nr.	Eis	Toelichting	Herkomst	Weging
10	De bebouwing moet efficiënt en flexibel worden ingericht.	Door schaarste aan bedrijfsruimte en de huidige onderbenutte kavel moet de ontwikkeling bijdragen aan intensiever ruimtegebruik. Het gebouw moet flexibel bruikbaar zijn voor productie, verwerking, opslag en logistiek.	H6 Locatieanalyse, H7.2.4 Intensiever ruimtegebruik	4

11	Kantoorruimte mag alleen ondersteunend zijn aan de bedrijfsfunctie.	Zelfstandige kantoorontwikkeling past niet bij het industriële profiel van de Spaanse Polder. Kantoorruimte moet ondergeschikt blijven aan productie, logistiek of circulaire bedrijfsprocessen.	H3 Functiematrix, H4.5 Omgevingsplan, H7 Marktanalyse	4
12	De bebouwing moet een representatieve uitstraling krijgen richting Giessenweg, A20 en Bornisshaven.	De huidige kavel is ruimtelijk onderbenut en heeft beperkte uitstraling. De Nota van Uitgangspunten benoemt de locatie als zichtlocatie aan de A20 en vraagt om hoogwaardige architectuur, een open plint en een representatieve gevel.	H1.6 Ruimtelijke kwaliteit, H6 Locatieanalyse, NvU 2020	3
13	Reclame en bedrijfsuitingen moeten zorgvuldig worden ingepast.	Bedrijfsnamen, logo's en reclame-uitingen moeten passen bij de architectuur en mogen niet leiden tot een rommelig gevelbeeld. Dit draagt bij aan beeldkwaliteit, maar is geen randvoorwaarde voor de hoofdontwikkeling.	NvU 2020	1
14	Kadegebruik	Wordt alleen verplicht gesteld als het bedrijf aantoonbaar watergebonden goederenstroom heeft	Interview E. Beenhakker	5

HOOFDSTUK 9.3.4 DUURZAAMHEIDS- EN MILIEUEISEN

De duurzaamheids- en milieueisen zijn gericht op het toekomstbestendig maken van de ontwikkeling. Uit de eerdere analyses blijkt dat de Spaanse Polder te maken heeft met hittestress, wateroverlast, beperkte groenstructuren en een toenemende druk op energiec capaciteit. Daarnaast vraagt de gekozen doelgroep om ruimte voor circulaire bedrijfsprocessen en duurzame logistiek. De ontwikkeling moet daarom niet alleen economisch functioneren, maar ook bijdragen aan klimaatadaptatie, energietransitie en circulaire economie. De duurzaamheids- en milieueisen worden weergegeven in tabel 25.

Tabel 25

Duurzaamheids- en milieueisen

Nr.	Eis	Toelichting	Herkomst	Weging
15	De ontwikkeling moet klimaatadaptief worden ingericht.	Waterberging, vergroening, hittestressbeperking en vertraagde hemelwaterafvoer moeten onderdeel zijn van het ontwerp, omdat de Spaanse Polder veel verharding kent en gevoelig is voor hitte en wateroverlast.	H1.8 Groen/klimaat, H2.1.8 Waterhuishouding, H4 Beleidsanalyse	4
16	Energiec capaciteit, laadinfrastructuur en mogelijke energiehub moeten vroegtijdig worden onderzocht.	Zware maakindustrie en elektrificatie vragen veel energie. Netcongestie vormt een risico. Daarom moet worden gekeken naar zonnepanelen, slim laden, energieopslag en samenwerking met omliggende bedrijven.	H7.2.2 Netcongestie, H8 Stakeholdersanalyse	4
17	Circulaire en milieubewuste bedrijfsvoering moet worden gefaciliteerd.	De ontwikkeling moet ruimte bieden aan hergebruik, verwerking, reparatie of assemblage van materialen. Afvalopslag en verwerking moeten zoveel mogelijk inpandig en gescheiden plaatsvinden.	H7.2.3 Circulariteit, H7.4 Geschiktheid van functies, NvU 2020	4
18	Natuurinclusieve maatregelen moeten worden onderzocht.	Natuurinclusieve maatregelen, zoals gevelgroen, nestvoorzieningen of ecologische randen, kunnen bijdragen aan biodiversiteit en vergroening. Voor deze industriële kavel is dit vooral een aanvullende kwaliteitseis en minder bepalend dan energie, water, logistiek en milieuruimte.	H1.8 Groen/klimaat, NvU 2020	2

HOOFDSTUK 9.3.5 PROGRAMMATISCHE INVULLING

De programmatische invulling gaat over de vraag welk type bedrijf zich op de kanszone moet vestigen en welke economische meerwaarde deze functie moet opleveren. Uit de marktanalyse blijkt dat de locatie het meest geschikt is voor watergebonden zware maakindustrie met een circulair karakter. Dit betekent dat de kavel niet uitsluitend gebruikt moet worden voor opslag of parkeren, maar actief moet bijdragen aan productie, verwerking, circulaire materiaalstromen, werkgelegenheid en duurzaam transport.

De oude Nota van Uitgangspunten benoemde al dat de kavel bedoeld was voor een bedrijf dat het gehele plot gebruikt en dat watergebonden bedrijvigheid een voorwaarde was. Ook werd aangegeven dat de waterkant niet alleen gebruikt mocht worden voor landgebonden opslag of autoparkeren. Hoewel dit document verouderd is, ondersteunt dit nog steeds de richting dat de locatie een actieve bedrijfsfunctie moet krijgen met duidelijke economische en ruimtelijke meerwaarde (Stadsontwikkeling, 2020).

Tabel 26

Programmatistische invulling

Nr.	Eis	Toelichting	Herkomst	Weging
19	De invulling moet aantoonbaar bijdragen aan werkgelegenheid.	De ontwikkeling moet meer economische waarde opleveren dan extensieve opslag of parkeerterrein. Voor deze locatie kan als richtwaarde worden uitgegaan van minimaal 30–50 directe FTE per hectare, afhankelijk van het type maakbedrijf. Bij een zwaardere industriële functie mag dit lager liggen dan bij kantoorachtige bedrijvigheid, maar de functie moet wel aantoonbaar arbeidsplaatsen toevoegen.	H7 Marktanalyse, H8 Stakeholdersanalyse	4
20	Minimaal het grootste deel van de kavel moet worden gebruikt voor productie, verwerking, assemblage of circulaire bedrijfsprocessen.	De hoofdfunctie moet actief bedrijfsmatig gebruik zijn. Opslag mag alleen ondersteunend zijn aan de productie of circulaire materiaalstromen. Hiermee wordt voorkomen dat de kavel laagwaardig of extensief wordt benut.	H7 Marktanalyse, H3 Functiematrix	5
21	Kantoorruimte, showroom of ondersteunende functies mogen alleen ondergeschikt zijn aan de bedrijfsfunctie.	Een beperkt aandeel ondersteunende kantoorruimte is logisch voor bedrijfsvoering, administratie en personeel. Zelfstandige kantoorontwikkeling of commerciële publieksfuncties passen niet bij de locatie.	H4.5 Omgevingsplan, H7 Marktanalyse	4
22	De toekomstige gebruiker moet passen bij het profiel van circulaire of innovatieve maakindustrie.	De gebruiker moet aantoonbaar bijdragen aan circulaire economie, hergebruik van materialen, duurzame productie of efficiëntere materiaalstromen. Dit sluit aan op de beleidsambities en markttrends voor de Spaanse Polder.	H7.2.3 Circulariteit, H8 Stakeholdersanalyse	4
23	De ontwikkeling moet ruimte bieden aan personeel en basisvoorzieningen op gebouwniveau.	Denk aan kleedruimten, kantine, veilige looproutes, fietsparkeren en pauzeruimte. Dit is belangrijk voor de kwaliteit van de werkomgeving, maar minder bepalend dan de hoofdfunctie en logistieke inrichting.	H7.2.6 Kwaliteit werkomgeving, H8 Stakeholdersanalyse	3

HOOFDSTUK 9.4 CONCLUSIE

Op basis van het programma van eisen kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling van de kanszone aan de Giessenweg/Bornissehaven niet kan worden teruggebracht tot één vanzelfsprekende invulling. In de eerdere marktanalyse kwam watergebonden zware maakindustrie met een circulair karakter naar voren als meest kansrijke richting, omdat deze functie aansluit op de milieuruimte, de ligging aan de Bornissehaven en het industriële profiel van de Spaanse Polder. Bij het opstellen van het programma van eisen wordt echter duidelijk dat deze combinatie in de praktijk op meerdere punten schuurt met andere belangrijke randvoorwaarden.

Het interview met de heer Beenhakker bevestigt dat het programma van eisen moet worden opgevat als een afwegingskader en niet als een optelsom van losse ambities. De gemeente stuurt bij kaveluitgifte op een passende functie, intensief ruimtegebruik, ruimtelijke kwaliteit en uitvoerbaarheid. Dit betekent dat een toekomstige ontwikkeling niet alleen economisch aantrekkelijk moet zijn, maar ook moet passen binnen het profiel van de Spaanse Polder, zorgvuldig moet omgaan met de beschikbare ruimte en haalbaar moet zijn vanuit onder andere energie, inrichting en gebruik.

De belangrijkste spanning zit tussen functionele haalbaarheid, economische productiviteit en ruimtelijke kwaliteit. Een circulair bedrijf dat gebruikmaakt van vervoer over water kan goed aansluiten op duurzaamheid en de ligging aan de Bornissehaven, maar is niet altijd arbeidsintensief. Hierdoor kan de werkgelegenheid en productiviteit per hectare lager uitvallen dan gewenst. Tegelijkertijd vraagt zware maakindustrie vaak om veel ruimte, logistieke bewegingen, opslag,

installaties en functionele buitenruimte. Dit gaat niet vanzelfsprekend samen met de eis dat de locatie als etalagezone moet functioneren richting de A20, de Giessenweg en de Bornissehaven. In de verouderde Nota van Uitgangspunten werd al benoemd dat de kavel een hoogwaardige uitstraling moet krijgen, met een representatieve gevel, open plint en zichtbare bedrijvigheid richting de snelweg en het water. Ook werd daarin gesteld dat de waterkant niet alleen gebruikt mag worden voor opslag of parkeren.

Daarnaast blijkt dat watergebonden gebruik niet automatisch haalbaar of wenselijk is. De ligging aan de Bornissehaven biedt kansen, maar watergebonden bedrijvigheid heeft alleen meerwaarde wanneer het daadwerkelijk onderdeel is van het bedrijfsproces. Wanneer een bedrijf slechts beperkt gebruikmaakt van vervoer over water, kan de kadefunctie onvoldoende bijdragen aan de ontwikkeling. Ook vraagt watergebonden gebruik om afstemming met waterbeheer, nautische partijen, kadeveiligheid, logistieke ruimte en technische uitvoerbaarheid. Hierdoor is het niet vanzelfsprekend dat iedere vorm van maakindustrie of circulaire bedrijvigheid ook daadwerkelijk watergebonden kan functioneren.

Ook de combinatie zware maakindustrie en circulariteit is niet vanzelfsprekend. Zware maakindustrie kan goed passen bij de hoge milieucategorieën en het industriële karakter van de Spaanse Polder, maar is niet per definitie circulair. Andersom vraagt circulaire bedrijvigheid vaak om opslag, sortering, verwerking of materiaalstromen, maar dat betekent niet automatisch dat sprake is van hoogwaardige maakindustrie of een representatieve invulling. Hierdoor ontstaat een spanningsveld tussen de verschillende ambities: de functie moet economisch waardevol zijn, passen bij de milieuruimte, watergebonden mogelijkheden benutten, circulair bijdragen én tegelijkertijd een hoogwaardige uitstraling hebben.

Daarbij vormt ook netcongestie een belangrijke beperking voor de uitvoerbaarheid van toekomstige ontwikkelingen. Energie-intensieve bedrijvigheid kan alleen haalbaar zijn wanneer voldoende energiec capaciteit beschikbaar is of wanneer een realistische alternatieve energieoplossing wordt toegepast, zoals eigen opwekking, energieopslag of samenwerking met omliggende bedrijven. Hierdoor is energiehaalbaarheid niet alleen een duurzaamheidsambitie, maar een harde randvoorwaarde voor de ontwikkeling van de kanszone.

Daarom kan op basis van het programma van eisen niet worden geconcludeerd dat één volledige combinatie van watergebonden, zware maakindustrie en circulair karakter zonder meer realiseerbaar is. De eisen laten juist zien dat meerdere doelen met elkaar botsen. Een bedrijf dat optimaal gebruikmaakt van de milieuruimte of de kade kan bijvoorbeeld veel buitenruimte, opslag of logistieke bewegingen nodig hebben, terwijl de zichtlocatie juist vraagt om een verzorgde en representatieve uitstraling. De locatie vraagt daarom om een balans tussen economische benutting, uitstraling, duurzaamheid, logistiek, werkgelegenheid, watergebruik, energiehaalbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Het programma van eisen vormt daarmee geen bevestiging van één vast eindbeeld, maar een toetsingskader om verschillende ontwikkelrichtingen kritisch tegen elkaar af te wegen.

In de volgende stap worden daarom drie scenario's opgesteld. Deze scenario's worden ieder vanuit een andere invalshoek uitgewerkt, bijvoorbeeld een scenario waarin de nadruk ligt op watergebonden bedrijvigheid, een scenario waarin de nadruk ligt op maakindustrie en economische productiviteit, en een scenario waarin de nadruk ligt op ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en uitstraling. Vervolgens worden deze scenario's beoordeeld aan de hand van de puntentelling uit het programma van eisen. Op die manier wordt inzichtelijk welk scenario de beste balans biedt tussen economische waarde, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en uitvoerbaarheid en welke ontwikkelrichting uiteindelijk het meest passend is voor de kanszone aan de Giessenweg/Bornissehaven.

De inzichten uit de gesprekken met de heer Verkerk en mevrouw van Veen bevestigen dat het Programma van Eisen niet moet worden gezien als een optelsom van losse ambities, maar als een afwegingskader. De heer Verkerk benadrukt dat functies zoals maakindustrie, circulariteit en kadegebruik niet automatisch samenkomen in één optimaal plan, omdat zij ieder een andere ruimtevrage, uitstraling en logistieke werking hebben. Mevrouw van Veen bevestigt daarnaast dat de gemeente bij bedrijfskavels kijkt naar een combinatie van criteria, zoals milieucategorie, economische meerwaarde, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en energiehaalbaarheid. Hierdoor wordt duidelijk dat niet één eis doorslaggevend is, maar dat de uiteindelijke ontwikkelrichting moet worden gekozen op basis van de beste balans tussen functie, uitstraling, uitvoerbaarheid en maatschappelijke meerwaarde.

BIJLAGE 15: HOOFDSTUK 10: SCENARIOANALYSE

De scenario's zijn opgesteld op basis van de uitgevoerde gebiedsanalyse, lagenbenadering, SWOT-, confrontatie- en functiematrix, beleids- en juridische analyse, randvoorwaarden voor kadeontwikkeling, locatieanalyse, marktanalyse, stakeholdersanalyse en het Programma van Eisen.

Uit het onderzoek blijkt dat de locatie economisch sterk is door de ligging binnen de Spaanse Polder, de goede bereikbaarheid, de toegestane hogere milieucategorieën en de ligging aan de Bornissehaven. Tegelijkertijd kent de locatie duidelijke aandachtspunten, zoals parkeerdruk, verkeersveiligheid, een lage ruimtelijke kwaliteit, beperkte vergroening, hittestress, wateroverlast, bodem- en funderingsrisico's en mogelijke netcongestie. De scenarioanalyse moet daarom niet alleen bepalen welke functie inhoudelijk aantrekkelijk is, maar vooral welke ontwikkelrichting de beste balans biedt tussen economische waarde, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en uitvoerbaarheid.

Het Programma van Eisen vormt hierbij het beoordelingskader. In dit PvE is vastgesteld dat een ideaalbeeld van watergebonden zware maakindustrie met een circulair karakter aantrekkelijk lijkt, maar in de praktijk niet zonder meer haalbaar is. De verschillende ambities botsen namelijk met elkaar: watergebonden bedrijvigheid vraagt ruimte voor overslag en logistiek, zware maakindustrie vraagt ruimte voor productie en installaties, circulariteit vraagt opslag en verwerking van materiaalstromen, terwijl de zichtlocatie juist vraagt om een verzorgde en representatieve uitstraling. Daarom zijn drie scenario's uitgewerkt die ieder een andere nadruk leggen.

Uit het onderzoek blijkt dat de locatie economisch sterk is door de ligging binnen de Spaanse Polder, de goede bereikbaarheid, de toegestane hogere milieucategorieën en de ligging aan de Bornissehaven. Tegelijkertijd kent de locatie duidelijke aandachtspunten, zoals parkeerdruk, verkeersveiligheid, een lage ruimtelijke kwaliteit, beperkte vergroening, hittestress, wateroverlast, bodem- en funderingsrisico's en mogelijke netcongestie. De scenarioanalyse moet daarom niet alleen bepalen welke functie inhoudelijk aantrekkelijk is, maar vooral welke ontwikkelrichting de beste balans biedt tussen economische waarde, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en uitvoerbaarheid.

Het Programma van Eisen vormt hierbij het beoordelingskader. In dit PvE is vastgesteld dat een ideaalbeeld van watergebonden zware maakindustrie met een circulair karakter aantrekkelijk lijkt, maar in de praktijk niet zonder meer haalbaar is. De verschillende ambities botsen namelijk met elkaar: watergebonden bedrijvigheid vraagt ruimte voor overslag en logistiek, zware maakindustrie vraagt ruimte voor productie en installaties, circulariteit vraagt opslag en verwerking van materiaalstromen, terwijl de zichtlocatie juist vraagt om een verzorgde en representatieve uitstraling.

HOOFDSTUK 10.1 SCENARIO 1 ZWARE MAAKINDUSTRIE ZONDER KADEGEBRUIK

Scenario 1 gaat uit van een ontwikkeling waarbij de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven wordt ingevuld met een meerlaags bedrijfsgebouw voor zware maakindustrie en productie, gecombineerd met ondersteunende functies zoals kantoor, opleiding, innovatie en personeelsvoorzieningen. Het scenario sluit aan op de uitkomsten van de functiematrix, waarin zware maakindustrie/productie als meest passende functie naar voren komt. Deze functie past bij het bestaande profiel van de Spaanse Polder als bedrijventerrein met ruimte voor hogere milieucategorieën, logistieke stromen en productiegerichte bedrijvigheid. Tegelijkertijd wordt in dit scenario niet gekozen voor volledig watergebonden kadegebruik, omdat uit het programma van eisen en de randvoorwaardenanalyse blijkt dat watergebonden bedrijvigheid alleen meerwaarde heeft wanneer de toekomstige gebruiker daadwerkelijk structureel goederen via het water vervoert.

Figuur 69

Scenario 1 – Aanzicht pand



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van Bob van der Marel

Het scenario benut daarom vooral de sterke punten van de locatie: de goede bereikbaarheid via de A20, de zichtbaarheid vanaf de snelweg, de ruime kavel, de ligging aan het water en de aanwezige milieuruimte. De ontwikkeling richt zich op een bedrijfsgebouw dat economisch functioneel is, maar tegelijkertijd een hoogwaardige uitstraling krijgt. Hiermee wordt voorkomen dat de zichtlocatie langs de A20 en Bornissehaven wordt ingevuld met een rommelige of puur functionele bedrijfshal. Het gebouw krijgt juist een representatieve gevel, een groene uitstraling en een zorgvuldig ingerichte buitenruimte. Daarmee sluit het scenario aan op de ambitie om de Spaanse Polder te ontwikkelen tot een toekomstbestendig, groener en aantrekkelijker werkgebied.

HOOFDSTUK 10.1.1 RUIMTELIJK CONCEPT

Het ruimtelijke concept van scenario 1 bestaat uit een langgerekt bedrijfsgebouw dat parallel aan de Bornissehaven wordt geplaatst. Door deze positionering wordt de kavel efficiënt benut en ontstaat een duidelijke scheiding tussen de representatieve zijde, de parkeerzijde, de logistieke route en de waterzijde. Het gebouw vormt een stevige wand langs de kavel, maar krijgt door de groene gevel, glazen gevelstructuur en dakbegroeiing een meer hoogwaardige uitstraling dan reguliere bedrijfsbebouwing.

De begane grond wordt ingericht als loods, productiehal en expeditieruimte. Dit sluit aan bij de behoefte van maakindustriebedrijven aan grote open ruimtes, hoge verdiepingshoogtes, interne logistiek en laad- en losmogelijkheden. De bovenliggende bouwlagen worden gebruikt voor ondersteunende functies, zoals kantoren, vergaderruimten, personeelsruimten, opleidingsruimten, praktijklokalen en innovatie- of overlegfuncties. Hierdoor wordt de kavel intensiever benut dan bij een traditionele enkellaagse bedrijfshal.

Figuur 70

Scenario 1 – Aanzicht achterzijde pand



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van Bob van der Marel

Deze functiestapeling is belangrijk, omdat uit de beleidsanalyse en marktanalyse blijkt dat bedrijventerreinen steeds efficiënter moeten worden gebruikt. Door productie, kantoor, opleiding en innovatie in één gebouw te combineren, ontstaat een compacter bedrijfsconcept met meer economische waarde per vierkante meter. Tegelijkertijd blijven de functies logisch gescheiden: zware en logistieke functies bevinden zich op maaiveldniveau, terwijl mensgerichte functies op de hogere bouwlagen worden geplaatst.

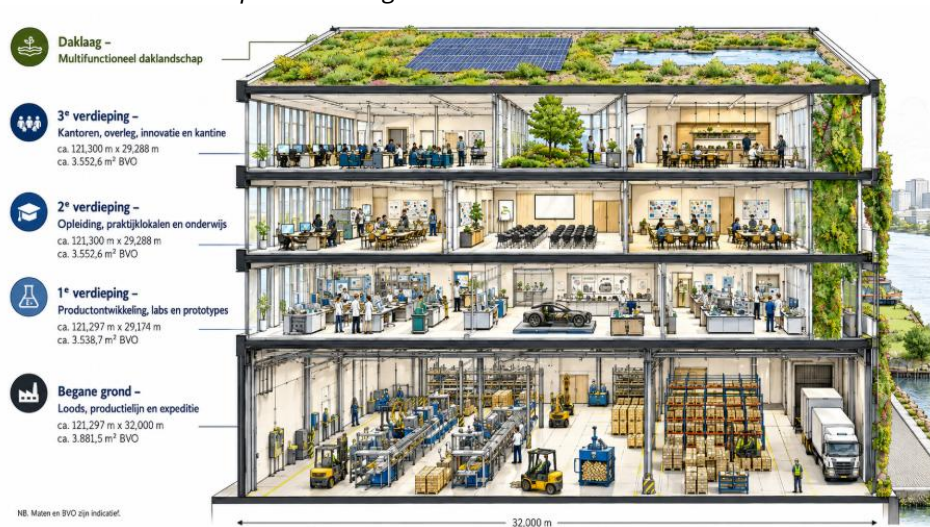
HOOFDSTUK 10.1.2 FUNCTIE PER BOUWLAAG

De functieverdeling binnen het gebouw is gebaseerd op het principe dat de zwaarste, meest logistieke en productiegerichte functies op de begane grond worden geplaatst. Op basis van de bouwkundige onderlegger wordt uitgegaan van een langgerekt gebouw met een lengte van circa 121,3 meter. De breedte verschilt per bouwlaag, waardoor ook het bruto vloeroppervlak per verdieping iets afwijkt. In totaal bedraagt het gebouw circa 14.525,5 m² BVO. Dit oppervlak is opgebouwd uit circa 3.881,5 m² BVO op de begane grond, circa 3.538,7 m² BVO op de eerste verdieping, circa 3.552,6 m² BVO op de

tweede verdieping en circa 3.552,6 m² BVO op de derde verdieping. Bijlage 21 toont de bouwtekeningen en aanzichten voor scenario 1, opgesteld door Bob van der Marel.

Figuur 71

Scenario 1 – Functies per bouwlaag



Opmerking. Afbeelding gegenereerd met ChatGPT, voor prompt zie bijlage 5.

De begane grond heeft een afmeting van circa 121,297 meter bij 32,000 meter en omvat daarmee circa 3.881,5 m² BVO. Deze laag wordt ingericht als loods, productiehal en expeditieruimte. Hier is ruimte voor productie, assemblage, opslag, expeditie en interne logistiek. Goederen kunnen op deze laag worden ontvangen, verwerkt en afgevoerd. De aanwezigheid van een grote open vloer maakt de begane grond geschikt voor machines, assemblagelijnen, opslag van materialen, een kartonpers en heftruckbewegingen. Hierdoor worden de zwaarste functies en logistieke stromen geconcentreerd op de laag die direct aansluit op het maaiveld.

De eerste verdieping heeft een afmeting van circa 121,297 meter bij 29,174 meter en omvat daarmee circa 3.538,7 m² BVO. Deze verdieping wordt ingericht voor kleinschalige productontwikkeling, labruimten en prototypeontwikkeling. Deze laag vormt de verbinding tussen de productie op de begane grond en de meer kennisgerichte functies op de bovenliggende lagen. Hier kunnen nieuwe producten worden getest, materialen worden onderzocht en prototypes worden ontwikkeld. Door deze functies direct boven de productiehal te plaatsen, ontstaat een logische koppeling tussen maken, testen en verbeteren.

De tweede verdieping heeft een afmeting van circa 121,300 meter bij 29,288 meter en omvat daarmee circa 3.552,6 m² BVO. Deze verdieping wordt ingericht voor opleiding, praktijklokalen en onderwijs. Dit sluit aan op de ambitie uit de gebiedsvisie om arbeid en opleiding sterker te verbinden met de ontwikkeling van de Spaanse Polder. Door opleidingsruimten en praktijklokalen in het gebouw op te nemen, kan het bedrijf samenwerken met onderwijsinstellingen, praktijktrainingen organiseren en bijdragen aan het aantrekken en opleiden van technisch personeel. De omvang van deze verdieping maakt het mogelijk om meerdere praktijkruimten, theorielokalen en ondersteunende personeelsruimten te combineren.

De derde verdieping heeft eveneens een afmeting van circa 121,300 meter bij 29,288 meter en omvat daarmee circa 3.552,6 m² BVO. Deze bouwlaag krijgt een meer representatieve, innovatieve en mensgerichte functie. Hier worden kantoorruimten, overlegplekken, innovatieafdelingen en een kleine kantine geplaatst. Daarnaast wordt op deze bouwlaag een kleine binnentuin toegevoegd. De kantine en het dakterras zullen ongeveer 1.000 m² BVO bedragen. Deze binnentuin zorgt voor extra daglicht, groen en verblijfskwaliteit binnen het gebouw. Hierdoor ontstaat een prettige werkomgeving voor personeel en bezoekers, terwijl de bovenste bouwlaag tegelijkertijd een representatieve uitstraling krijgt.

De daklaag wordt benut als multifunctioneel daklandschap. Het dak krijgt een combinatie van een groendak, zonnepanelen en waterberging. Hiermee wordt ingespeeld op de opgaven rondom klimaatadaptatie, hittestress, wateroverlast en energietransitie. Dit sluit aan op het gemeentelijke beleid rondom multifunctionele daken en op de ambitie om bedrijventerreinen duurzamer en toekomstbestendiger in te richten. De totale gebouwopzet laat daarmee zien dat scenario 1 niet uitgaat van een traditionele enkellaagse bedrijfshal, maar van een intensief benut meerlaags bedrijfsgebouw waarin productie, innovatie, opleiding en kantoorfuncties ruimtelijk worden gecombineerd.

De keuze om in scenario 1 de nadruk te leggen op zware maakindustrie sluit aan bij de inzichten uit het interview met mevrouw van Veen (persoonlijke communicatie, 3 juni 2026). Uit dit interview komt naar voren dat bedrijfskavels met een hogere milieucategorie zorgvuldig moeten worden benut, omdat dit type ruimte schaars is binnen Rotterdam. Een invulling met uitsluitend kantoren of lichte bedrijvigheid zou onvoldoende recht doen aan de kwaliteiten van de locatie en aan het economische profiel van de Spaanse Polder. Daarom wordt in dit scenario gekozen voor productiegerichte bedrijvigheid als

hoofdfunctie, aangevuld met ondersteunende functies zoals kantoor, personeelsvoorzieningen, opleiding of showroomruimte. Deze functies ondersteunen de bedrijfsvoering, maar nemen de industriële hoofdrol van de kavel niet over.

HOOFDSTUK 10.1.3 PARKEEROPLOSSING EN BUITENRUIMTE

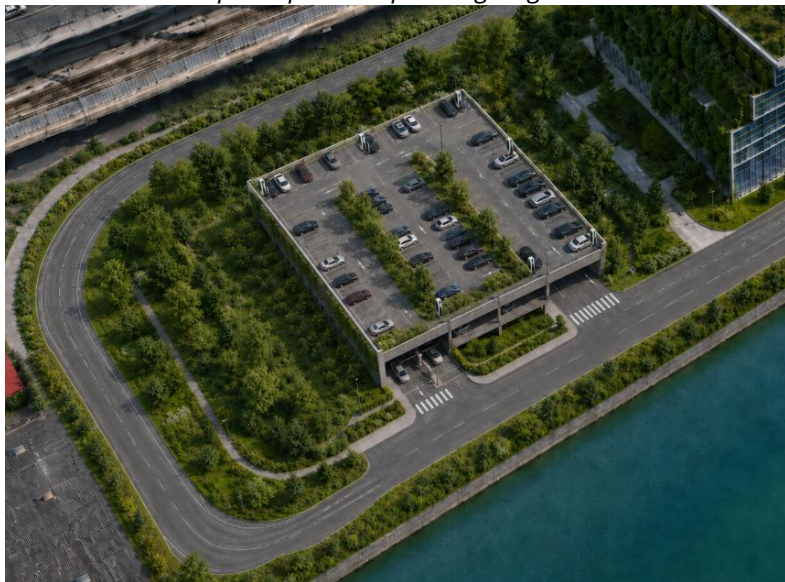
Een belangrijk ruimtelijk onderdeel van scenario 1 is de parkeeroplossing. In de huidige Spaanse Polder vormt parkeren een groot knelpunt. Parkeren vindt vaak plaats in de openbare ruimte, waardoor straten dichtslippen en laad- en losbewegingen worden gehinderd. In dit scenario wordt daarom gekozen voor parkeren op eigen terrein, maar niet in de vorm van een traditioneel, groot maaiveldparkeerterrein. Om de beschikbare ruimte efficiënter te benutten, wordt de parkeer ruimte gestapeld in een compact parkeergebouw met twee parkeerlagen. Dit sluit aan op de bredere opgave om de kavel intensiever te gebruiken en tegelijkertijd meer ruimte vrij te houden voor vergroening, klimaatadaptatie en een betere ruimtelijke uitstraling.

Op basis van de functiemenging wordt uitgegaan van een parkeerbehoefte van circa 130 tot 150 parkeerplaatsen. Voor de verdere uitwerking wordt gerekend met circa 140 parkeerplaatsen. Deze inschatting houdt rekening met werknemers parkeerplaatsen, bezoekers parkeerplaatsen, mindervalidenplaatsen en laadplaatsen voor elektrische voertuigen. Van deze 140 parkeerplaatsen kunnen circa 120 tot 125 plaatsen worden gebruikt voor werknemers, circa 10 tot 12 plaatsen voor bezoekers, circa 4 plaatsen voor mindervaliden en circa 10 tot 15 plaatsen worden voorbereid als laadplaats voor elektrische voertuigen. Door een deel van de laadplaatsen flexibel te gebruiken, blijven deze parkeerplaatsen ook beschikbaar wanneer er niet geladen wordt.

Het parkeergebouw wordt gesitueerd aan de representatieve zijde van het terrein, nabij de entree van het hoofdgebouw. Hierdoor kunnen werknemers en bezoekers logisch en overzichtelijk parkeren zonder dat de openbare ruimte extra wordt belast. Een parkeergebouw met circa 140 parkeerplaatsen vraagt, inclusief rijbanen, hellingbaan, kolommen en manoeuvreerruimte, naar verwachting om circa 3.500 tot 4.000 m² bruto parkeeroppervlak. Door dit te verdelen over twee parkeerlagen ontstaat een footprint van ongeveer 1.750 tot 2.000 m². Daardoor neemt de parkeervoorziening aanzienlijk minder maaiveldruimte in dan een volledig gelijkvloers parkeerterrein. De vrijgekomen ruimte kan worden ingezet voor bomen, groene randen, wandelroutes, waterbergende beplanting en een landschappelijke overgang tussen parkeergebouw, hoofdgebouw en omliggende infrastructuur.

Figuur 72

Scenario 1 – Gestapelde parkeeroplossing en groene buitenruimte



Opmerking. Afbeelding gegenereerd met ChatGPT, voor prompt zie bijlage 5

Het parkeergebouw krijgt geen puur functionele uitstraling, maar wordt onderdeel van het groene landschappelijke concept van scenario 1. De gevels en randen van het parkeergebouw kunnen worden voorzien van klimplanten, groene schermen of beplantingsvakken, zodat het gebouw visueel aansluit op de groene gevel van het hoofdgebouw. Op het dak van het parkeergebouw kunnen daarnaast parkeerplaatsen worden gecombineerd met groene stroken, zonnepanelen of waterbergende voorzieningen. Hierdoor draagt de parkeeroplossing niet alleen bij aan bereikbaarheid, maar ook aan duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit.

Binnen de parkeeroplossing wordt rekening gehouden met verschillende gebruikersgroepen. Nabij de entree worden bezoekersplaatsen, mindervalidenparkeerplaatsen en laadplaatsen voor elektrische voertuigen gesitueerd. Werknemers

parkeerplaatsen kan verder in het parkeergebouw worden georganiseerd. Door de parkeerfunctie compact en duidelijk te structureren, ontstaat een overzichtelijke verkeerssituatie en worden conflicten tussen personenauto's, voetgangers en logistiek verkeer beperkt. De vrachtwagenroute blijft gescheiden van het parkeergebouw en behoudt dezelfde ligging langs de kade en achterzijde van het pand, zodat logistieke bewegingen niet mengen met bezoekers- en werknemersverkeer.

De gestapelde parkeeroplossing ondersteunt daarmee meerdere eisen uit het programma van eisen: parkeren op eigen terrein, intensief ruimtegebruik, verkeersveiligheid, ruimtelijke kwaliteit, vergroening en klimaatadaptatie. Tegelijkertijd wordt voorkomen dat parkeren een te groot deel van de kavel inneemt. Door het parkeren verticaal te organiseren, ontstaat meer ruimte voor groen en blijft de kavel geschikt voor een hoogwaardige bedrijfsontwikkeling waarin productie, kantoor, opleiding, logistiek en duurzaamheid ruimtelijk met elkaar worden gecombineerd.

Aanvullend wordt in de buitenruimte waar mogelijk waterbergende of waterdoorlatende verharding toegepast. Dit kan bijvoorbeeld worden ingezet bij parkeerplaatsen, looproutes of delen van de buitenruimte waar geen zwaar vrachtverkeer plaatsvindt. Hiermee wordt regenwater minder snel afgevoerd naar het riool en kan een deel van het hemelwater tijdelijk worden vastgehouden of geïnfiltreerd. Deze maatregel sluit aan bij de klimaatadaptatieve opgave binnen de Spaanse Polder, waar veel verharding aanwezig is en wateroverlast bij hevige neerslag een aandachtspunt vormt.

Bij de verdere uitwerking moet worden onderzocht op welke plekken deze verharding technisch geschikt is. Voor zones met zwaar vrachtverkeer, laden en lossen of intensieve logistieke bewegingen blijft voldoende draagkracht noodzakelijk. Waterbergende verharding wordt daarom vooral gezien als aanvullende maatregel voor de parkeer- en verblijfsdelen van het terrein.

HOOFDSTUK 10.1.4 GROENE GEVEL EN REPRESENTATIEVE UITSTRALING

De groene gevel vormt een belangrijk beeldbepalend element binnen scenario 1. Omdat de kavel zichtbaar ligt vanaf de A20, de Giessenweg en de Bornissehaven, heeft de locatie een duidelijke etalagefunctie. Een standaard bedrijfshal of rommelige buitenopslag zou onvoldoende aansluiten bij deze zichtlocatie. Daarom wordt gekozen voor een representatieve gevel met veel glas, horizontale gevelopbouw en geïntegreerde beplanting, zie hiervoor figuur 69.

De groene gevel heeft meerdere functies. Ten eerste verbetert deze de uitstraling van het gebouw. De gevel verzacht de industriële massa en zorgt ervoor dat het gebouw niet alleen functioneel, maar ook representatief oogt. Ten tweede draagt de beplanting bij aan klimaatadaptatie. Gevelgroen kan helpen bij verkoeling, het vasthouden van regenwater en het verminderen van hittestress. Ten derde versterkt de groene gevel de identiteit van het gebied als onderdeel van de ambitie om de Spaanse Polder te ontwikkelen tot een groener en duurzamer bedrijventerrein.

De toepassing van een groene gevel is bovendien technisch uitvoerbaar. Mostert De Winter (z.d.) beschrijft met het Modulogreen-systeem een modulaire techniek voor groene gevels, waarbij gevelmodules in verschillende breedtes op gangbare gevel stramien kunnen worden aangebracht. De modules worden overlappend gemonteerd, waardoor een waterdichte gevel ontstaat. Daarnaast kan achter het systeem isolatie worden aangebracht en wordt het systeem geleverd met irrigatie en bemesting, die op afstand kunnen worden gemonitord. Hierdoor is de groene gevel niet alleen een esthetische ingreep, maar ook een bouwkundig en beheerbaar gevelsysteem dat toepasbaar is op een grootschalig bedrijfsgebouw (Mostert De Winter, z.d.).

Figuur 73

Scenario 1 – Inspiratie groene gevels



De gevel wordt vooral ingezet aan de zichtzijde en bij de entreezone. Hierdoor krijgt het gebouw een herkenbaar gezicht richting de A20. De combinatie van glas, groen en een duidelijke entree maakt het gebouw geschikt als visitekaartje voor de

Spaanse Polder. Dit is belangrijk, omdat uit het programma van eisen blijkt dat ruimtelijke kwaliteit niet ondergeschikt mag zijn aan functionaliteit. De ontwikkeling moet juist laten zien dat zware maakindustrie en een hoogwaardige uitstraling gecombineerd kunnen worden. In figuur 73 is de opgedane inspiratie voor groene gevels te zien.

HOOFDSTUK 10.1.5 DAKLANDSCHAP, ZONNEPANELEN EN WATERBERGING

Het dak wordt in scenario 1 niet gezien als restvlak, maar als functioneel onderdeel van het gebouw. Het dak krijgt een combinatie van zonnepanelen, begroeiing en waterberging, zoals te zien is op figuur 69, 70 en 71. Hiermee wordt aangesloten op de duurzaamheidsambities uit het Rotterdams beleid en op de klimaatopgaven die in de gebiedsanalyse en lagenbenadering naar voren zijn gekomen. Daarnaast sluit deze keuze aan op landelijke uitgangspunten voor multifunctioneel dakgebruik. In de brochure *Zon op daken en groen of groen - blauwe daken* (2021) wordt benoemd dat daken een belangrijke rol kunnen spelen in de energietransitie, klimaatadaptatie en het vergroten van biodiversiteit. Door daken niet alleen te gebruiken voor bebouwing, maar ook voor energieopwekking, waterberging en groen, wordt de beschikbare ruimte intensiever en duurzamer benut (Overheid.nl, 2021).

Het groendak draagt bij aan het beperken van hittestress. Bedrijventerreinen zoals de Spaanse Polder bestaan grotendeels uit asfalt, beton en dakvlakken, waardoor warmte wordt vastgehouden. Door het dak te vergroenen, wordt een deel van deze warmteopname verminderd. De beplanting op een groen dak zorgt voor verdamping en verkoeling, waardoor het gebouw en de directe omgeving minder opwarmen. Daarnaast kan een groen of groen-blauw dak regenwater tijdelijk vasthouden. Bij een groen-blauw dak wordt onder de beplanting een waterbergende voorziening aangebracht, waardoor regenwater kan worden opgeslagen en vertraagd kan worden afgevoerd. Dit vermindert de piekbelasting op het riool en draagt bij aan het beperken van wateroverlast bij hevige neerslag. De opgedane inspiratie hiervoor wordt weergegeven in figuur 74.

Figuur 74

Scenario 1 – Inspiratie daklandschap



De zonnepanelen dragen bij aan duurzame energieopwekking op eigen terrein. Dit is relevant omdat netcongestie een belangrijk aandachtspunt vormt voor toekomstige ontwikkelingen. Door eigen opwekking te combineren met energiezuinige installaties, laadvoorzieningen en batterijopslag kan de afhankelijkheid van het elektriciteitsnet deels worden beperkt. De ambitie is om de ontwikkeling hiermee zo veel mogelijk zelfvoorzienend te maken in de energiebehoefte.

De combinatie van zonnepanelen met een groen of groen-blauw dak is bovendien functioneel te onderbouwen. Zonnepanelen functioneren beter bij lagere temperaturen en de aanwezigheid van groen en waterberging zorgt voor verkoeling door verdamping. Hierdoor kan de combinatie van zonnepanelen en dakgroen niet alleen bijdragen aan duurzaamheid en klimaatadaptatie, maar ook aan een efficiëntere energieopwekking.

Wel blijft netcongestie een risico dat in de verdere planuitwerking nader onderzocht moet worden. Vooral wanneer het productieproces energie-intensief is, moet tijdig worden afgestemd met de netbeheerder. Op dit moment is nog niet bekend hoe zwaar de toekomstige bedrijfsprocessen zullen zijn en hoeveel energie hiervoor nodig is. Daardoor blijft het onzeker of de ontwikkeling volledig zelfvoorzienend kan functioneren en volledig los kan blijven van het elektriciteitsnet. Zonnepanelen en batterijopslag kunnen de afhankelijkheid van het net beperken, maar de haalbaarheid hiervan hangt af van de uiteindelijke gebruiker en het energieprofiel van de bedrijfsactiviteiten.

Daarnaast moet bij de uitwerking van het dak worden onderzocht of de draagconstructie geschikt is voor de combinatie van zonnepanelen, substraat, beplanting en waterberging. Het multifunctionele dak is daarmee een kansrijke maatregel, maar vraagt wel om bouwkundige en installatietechnische uitwerking.

Figuur 75

Scenario 1 – Oplossing netcongestie - batterijen



Opmerking. Afbeelding gegenereerd met ChatGPT, voor prompt zie bijlage 5

HOOFDSTUK 10.1.6 ACHTERZIJDE EN WEG LANGS DE KADE

Aan de achterzijde van het gebouw, langs de waterzijde, wordt een weg gerealiseerd die vrachtverkeer en serviceverkeer de mogelijkheid geeft om langs het pand te rijden, zie hiervoor figuur 70. Deze weg is belangrijk voor de logistieke werking van het terrein. De route zorgt ervoor dat vrachtwagens niet hoeven te keren op onlogische plekken en dat de verkeersstromen rondom het gebouw beter worden verdeeld.

De weg langs de kade betekent niet dat scenario 1 volledig inzet op watergebonden overslag. De kade wordt in dit scenario vooral ruimtelijk vrijgehouden en functioneel benut als ontsluitings- en reserveringszone. Daarmee blijft de mogelijkheid bestaan om in de toekomst beperkt watergebonden gebruik toe te voegen als een toekomstige gebruiker daar daadwerkelijk behoefte aan heeft. Dit maakt het scenario flexibel, zonder dat direct hoge investeringen in kadeconstructies, kranen of overslagvoorzieningen nodig zijn.

De achterzijde krijgt daardoor een functioneel karakter, maar moet zorgvuldig worden ingericht. De weg langs de kade moet voldoende breed zijn voor vrachtverkeer, maar mag de kwaliteit van de waterzijde niet volledig onder druk zetten. Daarom wordt de route gecombineerd met een groene rand, duidelijke belijning en een heldere scheiding tussen verkeer en water. Hiermee ontstaat een praktische logistieke route die past bij de bedrijfsfunctie, terwijl de waterzijde ruimtelijk verzorgd blijft.

HOOFDSTUK 10.1.7 LOGISTIEKE ORGANISATIE

De logistiek binnen scenario 1 is gebaseerd op een duidelijke scheiding tussen personenverkeer en vrachtverkeer. Personenauto's parkeren aan de zichtbare zijde van het terrein, terwijl vrachtverkeer via de interne ontsluitingsroute naar de expeditie zones wordt geleid. De begane grond vormt het logistieke hart van het gebouw. Hier vinden laden en lossen, productie, opslag en expeditie plaats.

De vrachtwagens kunnen via de weg langs het gebouw doorrijden en aan de korte zijde van het gebouw manoeuvreren. Daar is ruimte nodig om vrachtwagens te laten draaien en achteruit richting de gevel of expeditiedeuren te laten rijden. Door deze logistieke functie niet aan de representatieve voorzijde te plaatsen, blijft de zichtzijde van het gebouw hoogwaardig en overzichtelijk. Dit sluit aan bij de spanning die in het programma van eisen is benoemd: zware bedrijvigheid vraagt om logistieke ruimte, maar de locatie vraagt door haar zichtbaarheid ook om ruimtelijke kwaliteit.

Deze oplossing zorgt ervoor dat de functionele eisen van maakindustrie worden gecombineerd met een representatief beeld. De logistieke route is aanwezig en efficiënt, maar wordt zoveel mogelijk uit de beeldbepalende zone gehouden. Hierdoor blijft de voorzijde geschikt als etalage richting de A20, terwijl de achterzijde en korte zijde de noodzakelijke bedrijfslogistiek kunnen opvangen.

HOOFDSTUK 10.1.8 RELATIE MET CODRICO-REFERENTIE

Scenario 1 bouwt voort op het eerder uitgewerkte Codrico-ontwerp voor deze kavel. Dit ontwerp wordt niet één-op-één overgenomen, maar dient als referentie voor de massaopbouw, de langgerekte gebouwvorm, de hoogwaardige geveluitwerking en de combinatie van bedrijfsfunctie met een representatieve uitstraling. De Codrico-referentie laat zien

dat op deze kavel een grootschalig bedrijfsgebouw mogelijk is dat niet alleen functioneel is, maar ook beeldkwaliteit toevoegt aan de omgeving (RED Company Real Estate, 2021).

De belangrijkste overgenomen ontwerpprincipes zijn de langgerekte gebouwworm, de zichtbaarheid vanaf de A20, de groene gevel, het multifunctionele dak en de representatieve uitstraling aan de voorzijde. In scenario 1 worden deze principes gekoppeld aan de uitkomsten van het onderzoek. Waar het Codrico-plan vooral als inspiratiebeeld fungeert, wordt het scenario inhoudelijk onderbouwd vanuit de marktanalyse, stakeholdersanalyse, functiematrix en het programma van eisen (RED Company Real Estate, 2021).

Hierdoor ontstaat een scenario dat niet alleen visueel aantrekkelijk is, maar ook ruimtelijk en functioneel logisch aansluit op de locatie. De referentie ondersteunt vooral de conclusie dat zware maakindustrie niet per definitie hoeft te leiden tot een laagwaardige ruimtelijke uitstraling. Door massa, gevel, groen en logistiek zorgvuldig te organiseren, kan het gebouw juist bijdragen aan een beter imago van de Spaanse Polder.

HOOFDSTUK 10.1.9 RUIMTELIJKE KWALITEIT EN LANDSCHAPPELIJKE INPASSING

De ruimtelijke kwaliteit van scenario 1 wordt bepaald door de combinatie van een representatief gebouw, een groen parkeerterrein, een duidelijke entree, een groene gevel en een zorgvuldig ingerichte kadezone. Daarmee wordt ingespeeld op meerdere knelpunten uit de gebiedsanalyse, zoals de lage ruimtelijke kwaliteit, de hoge mate van verharding en het beperkte aandeel groen in de Spaanse Polder.

De inrichting van de buitenruimte is gericht op het verbeteren van de beleving voor werknemers, bezoekers en passanten. De entreezone krijgt een groene en herkenbare uitstraling. De parkeerplaats wordt verzacht met bomen en groenstroken. De kadezijde wordt niet volledig dichtgezet met opslag of overslag, maar krijgt een functionele weg met een verzorgde rand. Hierdoor ontstaat een beter evenwicht tussen bedrijvigheid en ruimtelijke kwaliteit.

Deze aanpak sluit aan bij de ambitie van de Spaanse Polder om te ontwikkelen tot een toekomstbestendig en groener werkgebied. Het scenario laat zien dat ook binnen een bedrijventerrein voor zware bedrijvigheid aandacht kan worden besteed aan uitstraling, klimaatadaptatie en gebruikerskwaliteit. Daarmee draagt scenario 1 niet alleen bij aan economische versterking, maar ook aan de ruimtelijke verbetering van de kanszone.

HOOFDSTUK 10.1.10 AANDACHTSPUNTEN EN ONTWIKKELRISICO'S

Hoewel scenario 1 als voorkeursscenario naar voren komt, kent het scenario ook aandachtspunten. Ten eerste vormt netcongestie een belangrijk risico. De combinatie van productie, elektrische voertuigen, laadvoorzieningen en duurzame installaties kan leiden tot een hoge energievraag. In de verdere planuitwerking moet daarom worden onderzocht hoeveel aansluitcapaciteit beschikbaar is en of aanvullende maatregelen nodig zijn, zoals energieopslag, slimme sturing of samenwerking binnen een energiehubs.

Ten tweede vraagt de bodem om aanvullend onderzoek. De kavel ligt in een historisch industrieel gebied met mogelijke bodemverontreiniging, PFAS-aandachtspunten en zettingsgevoelige ondergrond. Voor een meerlaags bedrijfsgebouw en intensief vrachtverkeer zijn geotechnisch onderzoek, bodemonderzoek en funderingsadvies noodzakelijk.

Ten derde moet de verkeersafwikkeling zorgvuldig worden uitgewerkt. De interne route moet voldoende breed zijn voor vrachtwagens, terwijl de parkeerplaats veilig moet functioneren voor werknemers en bezoekers. Conflicten tussen vrachtverkeer, personenauto's, fietsers en voetgangers moeten worden voorkomen door duidelijke routing, markering en scheiding van verkeersstromen.

Ten vierde moet worden onderzocht hoe het gebouw past binnen de geldende bouwhoogte en planologische kaders. Het bestaande omgevingsplan is gebaseerd op het voormalige bestemmingsplan Spaanse Polder en bevat onder andere regels over bouwhoogte, bedrijfsfuncties en ondersteunende kantoorfuncties. Wanneer het gebouw hoger wordt dan de toegestane bouwhoogte of afwijkt van de bestaande regels, kan planologisch maatwerk noodzakelijk zijn.

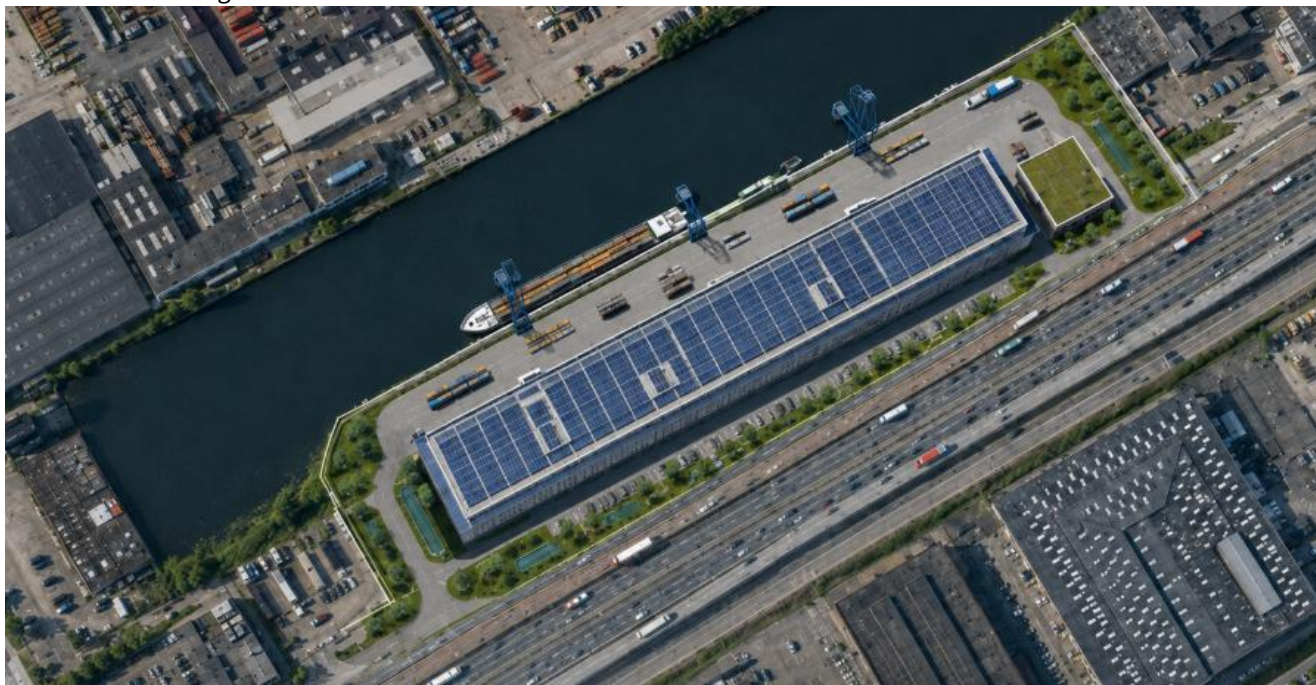
Een belangrijk aandachtspunt binnen scenario 1 is de energiehaalbaarheid. Zware maakindustrie kan een relatief hoge energievraag hebben door productieprocessen, installaties, laadvoorzieningen en elektrisch materieel. Uit het interview met mevrouw van Veen (persoonlijke communicatie, 3 juni 2026) blijkt dat netcongestie bij de uitgifte van bedrijfskavels steeds vaker een bepalende randvoorwaarde vormt. Sharon van Veen benoemt hierbij het voorbeeld van Stadionpark, waar partijen moesten aantonen hoe zij hun energievoorziening konden organiseren zonder vanzelfsprekend uit te gaan van een zware nieuwe netaansluiting. Voor scenario 1 betekent dit dat energievoorziening al in de planvorming moet worden meegenomen. Maatregelen zoals zonnepanelen, batterijopslag, slimme laadvoorzieningen en gefaseerde groei van de energievraag zijn daarom niet alleen duurzame toevoegingen, maar ook noodzakelijk om het scenario uitvoerbaar te maken.

HOOFDSTUK 10.2 SCENARIO 2 WATERGEBONDEN MAAKINDUSTRIE

Scenario 2 gaat uit van een watergebonden maakindustrie op de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven. In dit scenario wordt de directe ligging aan de Bornissehaven actief benut voor de aan- en afvoer van goederen over water. De ontwikkeling bestaat uit een productiehal met ruimte voor maakindustrie, opslag, expeditie en overslag, gecombineerd met ondersteunende kantoor- en facilitaire functies. Hiermee sluit het scenario aan op de sterke kenmerken van de locatie: de ligging aan vaarwater, de goede bereikbaarheid via de weg, de zichtbaarheid vanaf de A20 en de beschikbare milieuruimte binnen de Spaanse Polder.

Figuur 76

Scenario 2 – Watergebonden maakindustrie



Opmerking. Afbeelding gegenereerd door ChatGPT, voor prompt zie bijlage 5

Uit de eerdere analyses blijkt dat de locatie geschikt is voor functies die afhankelijk zijn van logistiek, productie en milieuruimte. De Spaanse Polder is een bestaand bedrijventerrein waar zwaardere bedrijfsactiviteiten passen binnen het economische profiel van het gebied. Daarnaast wordt in de markt- en beleidsanalyse duidelijk dat duurzame logistiek, multimodale bereikbaarheid en intensiever ruimtegebruik steeds belangrijker worden. Watergebonden bedrijvigheid kan hieraan bijdragen doordat een deel van de goederenstromen via het water kan plaatsvinden, waardoor de druk op het wegennet mogelijk wordt verminderd.

Tegelijkertijd blijkt uit het programma van eisen en de randvoorwaarden voor kadeontwikkeling dat watergebondenheid alleen meerwaarde heeft wanneer de toekomstige gebruiker daadwerkelijk structureel goederen via het water vervoert. De kade is dus geen vanzelfsprekende kwaliteit, maar moet functioneel worden gekoppeld aan een passende gebruiker. Wanneer een bedrijf slechts incidenteel gebruikmaakt van de kade, ontstaat een grote investering en veel ruimtebeslag zonder voldoende economische of logistieke meerwaarde.

HOOFDSTUK 10.2.1 RUIMTELIJK CONCEPT

Het ruimtelijke concept van scenario 2 bestaat uit een langgerekt bedrijfsgebouw dat parallel aan de Bornissehaven wordt geplaatst. De waterzijde wordt ingericht als actieve logistieke zone met een loskade, overslagruimte en hijsvoorzieningen. Hierdoor ontstaat een directe relatie tussen het water, de productiehal en de logistieke buitenruimte.

De productiehal vormt het centrale onderdeel van dit scenario. Aan de waterzijde worden kadevoorzieningen gerealiseerd waar schepen kunnen aanmeren en goederen kunnen worden geladen of gelost. Denk hierbij aan kranen, overslagzones, tijdelijke opslagruimte en voldoende verharding voor vrachtwagens, heftrucks en ander intern transportmaterieel. De kantoor- en facilitaire functies worden aan de representatieve zijde of aan de kop van het gebouw geplaatst, zodat het pand richting de A20 en Giessenweg toch een verzorgde uitstraling kan krijgen.

Het scenario probeert daarmee twee belangen met elkaar te combineren. Enerzijds wordt de kavel functioneel ingericht voor productie, overslag en watergebonden logistiek. Anderzijds moet de ontwikkeling passen binnen de etalagefunctie van de locatie. Dit vormt direct een belangrijk spanningsveld. Watergebonden maakindustrie vraagt om veel buitenruimte,

verharding, opslag, kranen en logistieke bewegingen, terwijl de zichtlocatie juist vraagt om ruimtelijke kwaliteit, representativiteit en een verzorgde terreininrichting.

HOOFDSTUK 10.2.2 PRODUCTIEHAL EN BEDRIJFSFUNCTIE

De productiehal heeft binnen dit scenario een indicatieve omvang van circa 6.000 tot 6.500 m². Deze ruimte wordt ingericht voor productie, assemblage, opslag, expeditie en interne logistiek. De hal is geschikt voor bedrijven die werken met grote, zware of volumineuze goederenstromen. Hierbij kan worden gedacht aan bouwmaterialen, prefab-onderdelen, metaalproducten, circulaire bouwstoffen of andere industriële producten die via water of weg kunnen worden aangevoerd.

De begane grond krijgt een volledig functionele inrichting. Hier is ruimte voor machines, productielijnen, opslagstellingen, laad- en losdeuren en interne transportbewegingen. Door de productiehal direct te koppelen aan de kadezone kunnen goederen relatief efficiënt vanaf het water naar de productie- of opslagruimte worden verplaatst.

Figuur 77

Scenario 2 – Functies per bouwlaag



Opmerking. Afbeelding gegenereerd door ChatGPT, voor prompt zie bijlage 5

De kantoor- en facilitaire ruimte is ondergeschikt aan de bedrijfsfunctie en bedraagt indicatief circa 700 tot 900 m². Deze ruimte is bedoeld voor bedrijfsleiding, planning, administratie, vergaderruimten, personeelsvoorzieningen, kleedruimten en kantine. Zelfstandige kantoorfuncties zijn binnen dit scenario niet wenselijk, omdat de kavel primair bedoeld is voor bedrijvigheid die de economische en industriële functie van de Spaanse Polder versterkt.

Figuur 78

Scenario 2 – functies per bouwlaag



Opmerking. Afbeelding gegenereerd door ChatGPT, voor prompt zie bijlage 5

HOOFDSTUK 10.2.3 ACTIEF KADEGEBRUIK EN OVERSLAGZONE

Het belangrijkste onderscheidende element van scenario 2 is het actieve kadegebruik. Langs de Bornissehaven wordt een loskade gerealiseerd waar schepen kunnen aanmeren. Deze kadezone wordt ingericht voor overslag, opslag en logistieke afwikkeling. Hiervoor zijn kranen, laad- en losvoorzieningen, een zware verharding, veiligheidszones en voldoende manoeuvreerruimte noodzakelijk.

De kade maakt het mogelijk om goederen via het water aan te voeren en vervolgens op de kavel verder te verwerken, op te slaan of te distribueren. Dit kan bijdragen aan een modal shift, waarbij een deel van het vrachtverkeer over de weg wordt vervangen door vervoer over water. Daarmee sluit het scenario aan op de ambitie om goederenstromen duurzamer en efficiënter te organiseren.

Tegelijkertijd vraagt kadeontwikkeling om een zorgvuldige technische en juridische uitwerking. De kade moet constructief geschikt zijn voor aanmerende schepen, zware belasting, kranen, vrachtwagens en intern transport. Ook moet rekening worden gehouden met waterstaatkundige eisen, oeverstabiliteit, bodemkwaliteit, vergunningen, nautische veiligheid en beheer. Hierdoor is scenario 2 complexer en kostbaarder dan een bedrijfsontwikkeling zonder actief kadegebruik.

Figuur 79

Scenario 2 – Achteraanzicht pand



Opmerking. Afbeelding gegenereerd door ChatGPT, voor prompt zie bijlage 5

De economische haalbaarheid van de kade is sterk afhankelijk van de toekomstige gebruiker. Alleen wanneer een bedrijf structurele goederenstromen via het water heeft, is de investering in kadevoorzieningen te onderbouwen. Wanneer de kade slechts beperkt of incidenteel wordt gebruikt, ontstaat een groot ruimtebeslag zonder voldoende opbrengst of functionele noodzaak.

Het actieve kadegebruik vormt de kern van scenario 2, maar is tegelijkertijd ook de grootste onzekerheid. Uit het gespreksverslag met meneer Verkerk (persoonlijke communicatie, 3 juni 2026) blijkt dat kadeontwikkeling alleen meerwaarde heeft wanneer een toekomstige gebruiker daadwerkelijk afhankelijk is van vervoer over water. De aanwezigheid van de Bornissehaven maakt watergebonden bedrijvigheid mogelijk, maar betekent niet automatisch dat iedere vorm van maakindustrie of logistiek hiervan gebruik zal maken. Scenario 2 is daarom sterk afhankelijk van een passende gebruiker met structurele watergebonden goederenstromen. Wanneer het water slechts beperkt of incidenteel wordt gebruikt, wegen de investeringen in kadevoorzieningen, overslagruimte en manoeuvreerruimte minder goed op tegen de economische en ruimtelijke opbrengst.

HOOFDSTUK 10.2.4 VERHARDING, MANOEUVREERRUIMTE EN LOGISTIEKE ROUTING

De logistieke inrichting van scenario 2 vraagt om een groot aandeel verhard oppervlak. De kadezone, overslagruimte en manoeuvreerruimte nemen samen indicatief circa 3.200 tot 4.800 m² in beslag. Deze ruimte is nodig voor kranen, vrachtwagens, heftrucks, tijdelijke opslag en interne transportbewegingen.

De logistieke routing wordt zo georganiseerd dat vrachtwagens het terrein efficiënt kunnen bereiken, laden en lossen en vervolgens weer kunnen vertrekken. Personenauto's en langzaam verkeer worden zoveel mogelijk gescheiden van

vrachtverkeer. Dit is belangrijk voor de verkeersveiligheid, omdat op het terrein verschillende verkeersstromen samenkomen: vrachtwagens, personenauto's, personeel, bezoekers, heftrucks en scheepsgebonden logistiek.

De sterke nadruk op logistiek maakt scenario 2 functioneel krachtig, maar ruimtelijk kwetsbaar. Door de hoeveelheid verharding, buitenopslag en overslagvoorzieningen kan het terrein snel een harde en industriële uitstraling krijgen. Vooral door de zichtbaarheid vanaf de A20 vormt dit een aandachtspunt. Daarom moeten de logistieke zones strak worden georganiseerd met duidelijke belijning, afgeschermd opslag, groene buffers en een representatieve gevel aan de zichtzijde.

HOOFDSTUK 10.2.5 PARKEREN EN PERSONENVERKEER

In scenario 2 wordt parkeren voor personenauto's langs de wegzijde georganiseerd. Er wordt indicatief uitgegaan van circa 70 tot 100 parkeerplaatsen met een ruimtebeslag van circa 1.200 tot 1.500 m². Deze parkeerplaatsen zijn bedoeld voor werknemers, bezoekers en ondersteunend personeel.

Figuur 80

Scenario 2 - Parkeergelegenheden



Opmerking. Afbeelding gegenereerd door ChatGPT, voor prompt zie bijlage 5

De parkeeroplossing is compacter dan bij scenario 1, omdat een groter deel van de kavel nodig is voor kadegebruik, overslag en logistieke ruimte. Het parkeren wordt daarom bij voorkeur geplaatst aan de zijde van de Giessenweg of bij de representatieve entreezone. Hierdoor hoeven personenauto's niet door de logistieke kadezone te rijden. De parkeerplaatsen worden voorzien van grasklinkers.

Bij de parkeerplaatsen worden laadpunten voor elektrische voertuigen opgenomen. Dit sluit aan bij de verduurzaming van mobiliteit, maar vergroot tegelijkertijd de energievraag. In combinatie met productieprocessen, elektrische kranen, laadvoorzieningen en mogelijk elektrisch intern transport zorgt dit ervoor dat de energievoorziening een belangrijk aandachtspunt vormt binnen scenario 2.

HOOFDSTUK 10.2.6 GROEN, WADI'S EN KLIMAATADAPTATIE

Ondanks het functionele karakter van scenario 2 wordt ruimte gereserveerd voor groen, wadi's en waterberging. De indicatieve omvang hiervan bedraagt circa 1.000 tot 1.500 m². Deze groene zones worden vooral ingezet aan de randen van het terrein, bij de entree, langs de wegzijde en als buffer tussen parkeren, logistiek en omliggende functies.

De groene inrichting heeft meerdere functies. Ten eerste draagt het bij aan de ruimtelijke kwaliteit van de zichtlocatie. Ten tweede helpt het bij het verminderen van hittestress, wat belangrijk is op een bedrijventerrein met veel verharding. Ten derde kunnen wadi's en waterbergende groenstroken regenwater tijdelijk opvangen, waardoor piekbelasting bij hevige neerslag wordt beperkt.

Toch blijft klimaatadaptatie in scenario 2 een aandachtspunt. Door de noodzakelijke verharding voor kadegebruik, vrachtverkeer en overslag is de ruimte voor vergroening beperkter dan in scenario 1 en scenario 3. Het scenario scoort

daardoor minder sterk op klimaatadaptieve inrichting en ruimtelijke kwaliteit dan scenario's waarin minder zware buitenruimte nodig is. De opgedane inspiratie voor de groene inrichting is te zien in figuur 81.

Figuur 81

Scenario 2 – Inspiratie groen



HOOFDSTUK 10.2.7 NETCONGESTIE EN ENERGIEVOORZIENING

Netcongestie vormt binnen scenario 2 een belangrijk ontwikkelrisico. Watergebonden maakindustrie heeft naar verwachting een relatief hoge energievraag door productieprocessen, machines, elektrische installaties, laadvoorzieningen, kranen en mogelijke overslagapparatuur. Daarnaast kan de elektrificatie van logistiek, zoals elektrische vrachtwagens, bedrijfswagens en intern transportmaterieel, de piekbelasting verder vergroten. Hierdoor is het niet vanzelfsprekend dat de bestaande netaansluiting voldoende capaciteit biedt voor dit scenario.

Om dit risico te beperken, wordt energie vanaf het begin meegenomen als ruimtelijke en technische randvoorwaarde. Het dak van de productiehal wordt maximaal benut voor zonnepanelen. De opgewekte energie wordt gebruikt voor kantoorfuncties, verlichting, installaties, laadvoorzieningen en waar mogelijk voor delen van het productieproces. Omdat de energievraag niet altijd samenvalt met het moment waarop zonne-energie wordt opgewekt, wordt de ontwikkeling aangevuld met batterijopslag op eigen terrein.

De batterijopslag die te zien is in figuur 82 kan worden geplaatst in een afgeschermd en beveiligde zone aan de rand van de kavel, bijvoorbeeld in de vorm van batterijcontainers. Deze moeten ruimtelijk netjes worden ingepast met hekwerk, groen of een technische omkadering, zodat zij geen rommelige uitstraling geven en de vrachtwagenrouting niet hinderen. Door de batterijen te koppelen aan zonnepanelen kan overdag opgewekte energie tijdelijk worden opgeslagen en later worden gebruikt tijdens piekmomenten.

Figuur 82

Scenario 2 – Batterijopslag



Opmerking. Afbeelding, overgenomen van <https://solarmagazine.nl/nieuws-zonne-energie/i42956/schaatsbaan-rotterdam-zet-batterij-in-tegen-netcongestie>

Daarnaast wordt in scenario 2 uitgegaan van slim energiemanagement. Dit betekent dat laadmomenten, productieprocessen en het gebruik van zware installaties zoveel mogelijk worden afgestemd op de beschikbare capaciteit. Laadpunten voor elektrische voertuigen worden bijvoorbeeld gestuurd via slim laden, zodat niet alle voertuigen tegelijk laden. Ook kan de productieplanning worden afgestemd op momenten waarop voldoende energie beschikbaar is.

Een bredere energiehub met omliggende bedrijven kan in theorie bijdragen aan het beter benutten van beschikbare netcapaciteit. Toch is dit in de praktijk niet vanzelfsprekend uitvoerbaar. Uit het interview met mevrouw van Veen (persoonlijke communicatie, 3 juni 2026) kwam naar voren dat het delen van een energieaansluiting met omliggende bedrijven of burens niet zomaar mogelijk is vanwege privaatrechtelijke beperkingen. Energieaansluitingen zijn gekoppeld aan eigendom, contracten, aansprakelijkheid en afspraken tussen private partijen. Hierdoor kan een collectieve energieoplossing met omliggende bedrijven niet zonder meer als haalbare oplossing worden meegenomen (S. van Veen, persoonlijke communicatie, 3 juni 2026).

Voor scenario 2 betekent dit dat de oplossing voor netcongestie in eerste instantie op de eigen kavel moet worden gezocht. Zonnepanelen, batterijopslag, slim laden, sturing van piekverbruik en een passend energieprofiel van de gebruiker zijn daarom noodzakelijk. Samenwerking met omliggende bedrijven kan alleen als vervolgmogelijkheid worden gezien, nadat juridisch, technisch en organisatorisch is onderzocht of dit mogelijk is.

HOOFDSTUK 10.2.8 RUIMTELIJKE KWALITEIT EN UITSTRALING

Scenario 2 heeft een robuuste en industriële uitstraling. De productiehal, kade, kranen en overslagzone maken duidelijk dat de locatie wordt benut als werkgebied. Dit past bij de Spaanse Polder als bedrijventerrein, maar vormt tegelijkertijd een uitdaging voor de etalagefunctie van de kavel.

De ontwikkeling ligt zichtbaar vanaf de A20 en de Giessenweg. Daarom moet worden voorkomen dat de locatie wordt ervaren als rommelige overslagplaats. De representatieve zijde van het gebouw moet worden voorzien van een verzorgde gevel, duidelijke entree, groene randen en een nette parkeeroplossing. Buitenopslag moet zoveel mogelijk worden geordend, afgeschermd of uit het directe zicht worden geplaatst.

De ruimtelijke kwaliteit van scenario 2 hangt sterk af van de mate waarin de industriële functies zorgvuldig worden ingepast. Zonder strakke eisen aan beeldkwaliteit, opslag, beheer en groeninpassing kan dit scenario botsen met de ambitie om de Spaanse Polder een hoogwaardige en toekomstbestendige uitstraling te geven.

HOOFDSTUK 10.2.9 AANDACHTSPUNTEN EN ONTWIKKELRISICO'S

Scenario 2 kent meerdere aandachtspunten. Het belangrijkste risico is dat actief kadegebruik alleen zinvol is bij een passende gebruiker. Wanneer een toekomstige gebruiker onvoldoende goederen via het water vervoert, ontstaat een dure kadevoorziening die veel ruimte inneemt, maar weinig functionele meerwaarde heeft.

Daarnaast brengt kadeontwikkeling technische en juridische complexiteit met zich mee. Er zijn onderzoeken nodig naar oeverstabiliteit, bodemkwaliteit, waterkwaliteit, nautische veiligheid, vergunningen en constructieve haalbaarheid. Ook kunnen investeringen in kadeconstructies, kranen en zware verharding leiden tot hoge ontwikkelkosten.

Een derde aandachtspunt is de ruimtelijke uitstraling. De combinatie van overslag, kranen, buitenopslag en vrachtverkeer kan botsen met de zichtlocatie langs de A20. Hierdoor vraagt het scenario om strenge eisen aan beeldkwaliteit, landschappelijke inpassing en beheer.

Tot slot vormt netcongestie een zwaarwegend risico. Door de combinatie van productie, kranen, elektrische logistiek en laadvoorzieningen kan de energievraag hoog zijn. Zonnepanelen, batterijopslag en slim energiemanagement zijn noodzakelijk, maar lossen het probleem niet volledig op wanneer het productieproces zeer energie-intensief is. Bovendien is het delen van energieaansluitingen met burens niet vanzelfsprekend mogelijk door privaatrechtelijke beperkingen. Hierdoor moet de energieoplossing primair op eigen terrein worden georganiseerd.

Een belangrijk ontwikkelrisico van scenario 2 is dat de ruimtelijke inrichting sterk wordt bepaald door de kadefunctie. Voor overslag, tijdelijke opslag, kranen, veiligheidszones en manoeuvreerruimte is veel buitenruimte aan de waterzijde nodig. Hierdoor ontstaat een functionele werkzone die minder gemakkelijk te combineren is met vergroening, verblijfskwaliteit en een representatieve uitstraling. Dit vormt een aandachtspunt, omdat de kavel niet alleen aan de Bornisshaven ligt, maar ook onderdeel is van een zichtlocatie binnen de Spaanse Polder. De gewenste etalagefunctie vraagt om een verzorgde uitstraling, terwijl actief kadegebruik juist kan leiden tot verharding, buitenopslag en logistieke drukte. Scenario 2 is daardoor kansrijk bij de juiste gebruiker, maar kent een groter uitvoerings- en inpassingsrisico dan scenario 1.

HOOFDSTUK 10.3 SCENARIO 3 CIRCULAIRE BEDRIJVENCAMPUS

Scenario 3 gaat uit van een circulaire bedrijvencampus gericht op hergebruik, reparatie, lichte verwerking, distributie en samenwerking tussen bedrijven. In dit scenario wordt de kavel ontwikkeld als een toekomstbestendige werklocatie waar circulaire bedrijfsactiviteiten worden gecombineerd met gedeelde faciliteiten, groene inrichting, duurzame energie en een representatieve uitstraling.

Figuur 83

Scenario 3 – Circulaire bedrijvencampus



Opmerking. Afbeelding gegenereerd door ChatGPT, voor prompt zie bijlage 5

De circulaire bedrijvencampus sluit aan op de groeiende aandacht voor circulariteit binnen bedrijventerreinen. Uit de marktanalyse blijkt dat circulaire bedrijvigheid steeds belangrijker wordt, omdat bedrijven en overheden streven naar hergebruik van materialen, vermindering van afvalstromen en efficiëntere ketens. De Spaanse Polder is hiervoor in principe geschikt, omdat het gebied beschikt over milieuruimte, logistieke bereikbaarheid en een bestaande concentratie van bedrijfsactiviteiten.

Tegelijkertijd blijkt uit de eerdere analyses dat circulaire bedrijvigheid niet automatisch leidt tot een hoogwaardige ruimtelijke invulling. Veel circulaire functies vragen namelijk ruimte voor opslag, sortering, verwerking en transport. Wanneer dit niet goed wordt georganiseerd, kan een circulaire ontwikkeling rommelig ogen en botsen met de zichtlocatie langs de A20. Scenario 3 is daarom opgezet als een georganiseerde en representatieve circulaire campus waarin opslag, logistiek, parkeren, groen en energie zorgvuldig worden ingepast.

HOOFDSTUK 10.3.1 RUIMTELIJK CONCEPT

Het ruimtelijke concept van scenario 3 bestaat uit een campusachtige inrichting met meerdere bedrijfszones, gedeelde voorzieningen en een duidelijke interne routing. In tegenstelling tot scenario 2 staat de kade hier niet centraal als actieve overslaglocatie. De ontwikkeling richt zich vooral op circulaire bedrijvigheid die goed bereikbaar is via de weg, met de mogelijkheid om de ligging aan het water ruimtelijk te benutten voor uitstraling, klimaatadaptatie en eventueel toekomstig beperkt logistiek gebruik.

De hoofdruimte wordt ingenomen door circulaire bedrijfsruimte en werkhallen. Deze functies worden gecombineerd met een gedeelde hub voor kantoor, faciliteiten, overleg en samenwerking. Daarnaast is er ruimte voor een materiaalplein of opslagzone waar materialen tijdelijk kunnen worden verzameld, gesorteerd of voorbereid voor hergebruik. De buitenruimte wordt ingericht met groene buffers, wadi's en waterbergende zones.

Het scenario heeft een zachtere ruimtelijke uitstraling dan scenario 2. Waar scenario 2 vooral gericht is op zware logistiek en overslag, richt scenario 3 zich op samenwerking, hergebruik, lichte verwerking en kennisdeling. Hierdoor ontstaat een ontwikkeling die sterk aansluit op duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit, maar minder direct gebruikmaakt van de hoge milieucategorie en watergebonden potentie van de locatie.

Figuur 84

Scenario 3 – Achteraanzicht pand



Opmerking. Afbeelding gegenereerd door ChatGPT, voor prompt zie bijlage 5

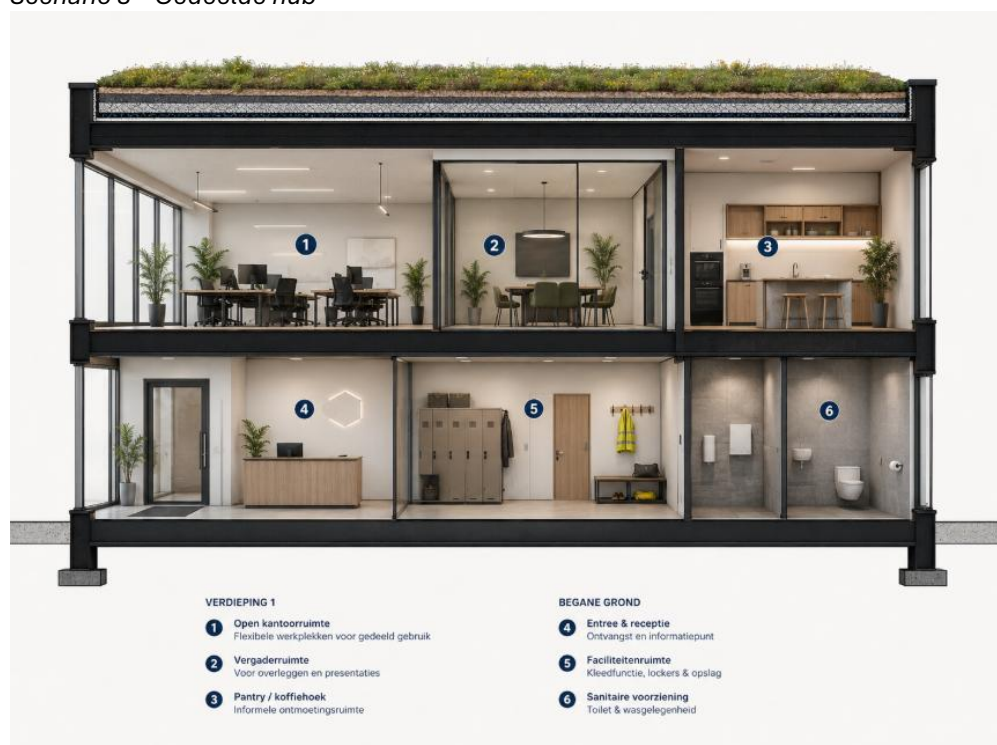
HOOFDSTUK 10.3.2 GEDEELDE HUB, KANTOOR EN FACILITEITEN

Een belangrijk onderdeel van scenario 3 is de gedeelde hub. Deze heeft een indicatieve omvang van circa 800 tot 1.000 m² en biedt ruimte aan kantoren, vergaderruimten, gedeelde voorzieningen, personeelsruimten, ontvangst en mogelijk een kleine showroom of demonstratieruimte.

De gedeelde hub versterkt het campusconcept. In plaats van losse bedrijven die ieder volledig zelfstandig functioneren, stimuleert dit scenario samenwerking tussen ondernemers. Bedrijven kunnen kennis delen, reststromen uitwisselen, gezamenlijk gebruikmaken van faciliteiten en mogelijk samenwerken aan circulaire innovaties.

Figuur 85

Scenario 3 – Gedeelde hub



Opmerking. Afbeelding gegenereerd met ChatGPT, voor prompt zie bijlage 5

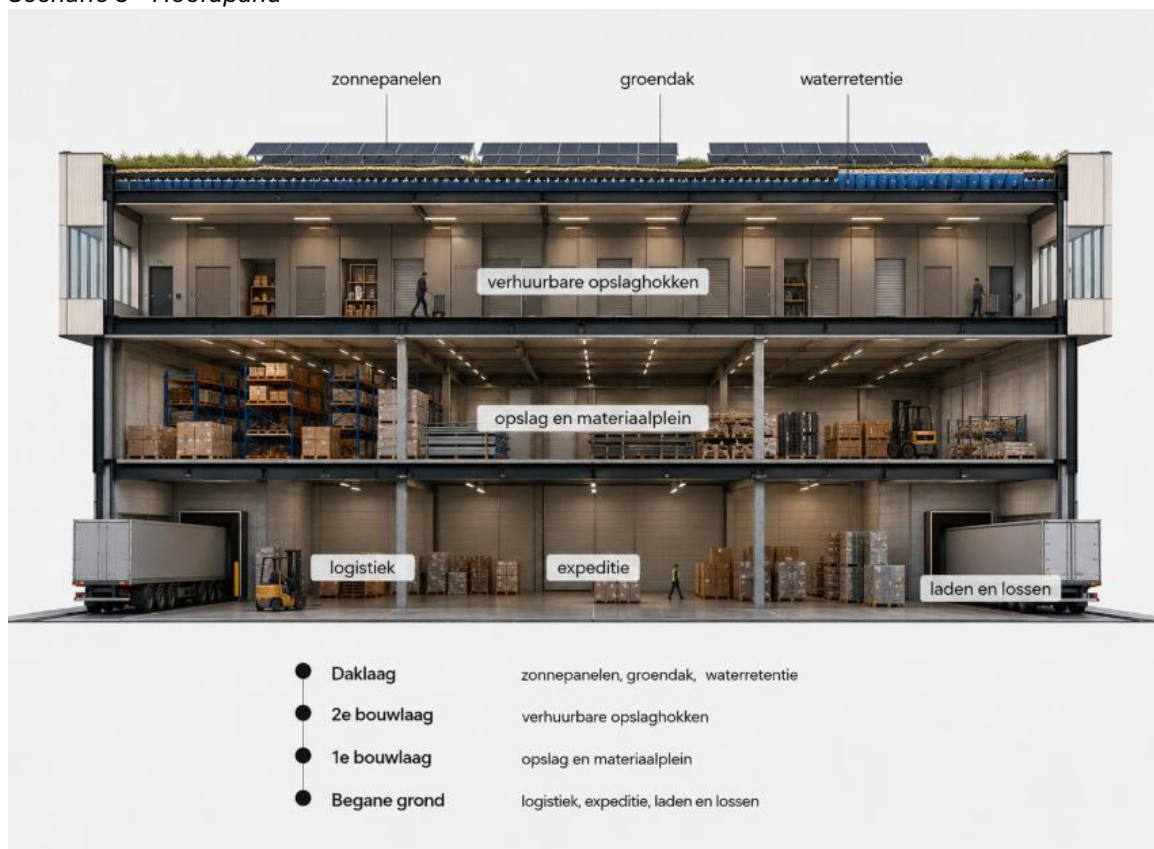
Deze gedeelde voorzieningen sluiten aan bij de ambitie om de Spaanse Polder niet alleen als traditioneel bedrijventerrein te behouden, maar te ontwikkelen tot een toekomstbestendig werkgebied met aandacht voor innovatie, duurzaamheid en arbeid. De hub kan daarnaast een rol spelen in opleiding en kennisdeling, bijvoorbeeld door samenwerking met onderwijsinstellingen of praktijkgerichte leerwerktrajecten.

HOOFDSTUK 10.3.3 MATERIAALPLEIN EN OPSLAGZONE

Het materiaalplein is een belangrijk functioneel onderdeel van scenario 3. Deze zone heeft een indicatieve omvang van circa 3.000 tot 3.500 m² en wordt gebruikt voor tijdelijke opslag, sortering, hergebruik en voorbereiding van materialen. Het materiaalplein is noodzakelijk omdat circulaire bedrijvigheid vaak vraagt om ruimte voor inkomende en uitgaande materiaalstromen.

Figuur 86

Scenario 3 – Hoofdpand



Opmerking. Afbeelding gegenereerd door ChatGPT, voor prompt zie bijlage 5

Tegelijkertijd vormt dit onderdeel ook het grootste risico voor de ruimtelijke uitstraling. Opslag van materialen kan snel rommelig ogen, vooral wanneer deze zichtbaar is vanaf de A20 of de Giessenweg. Daarom moet het materiaalplein zorgvuldig worden gepositioneerd en afgeschermd. Dit kan door middel van groene buffers, hekwerken, gebouwvolumes, overkappingen of duidelijke compartimentering.

Het materiaalplein moet niet worden ingericht als open restopslag, maar als georganiseerde bedrijfszone. Materialen worden gescheiden, logisch geordend en waar mogelijk overdekt opgeslagen. Hierdoor blijft de circulaire functie zichtbaar en functioneel, zonder dat de locatie een laagwaardige uitstraling krijgt.

HOOFDSTUK 10.3.4 LADEN, LOSSEN EN LOGISTIEKE ZONE

Scenario 3 is vooral gericht op bereikbaarheid via de weg. De laad- en loszone heeft een indicatieve omvang van circa 2.000 tot 2.500 m² en wordt gesitueerd aan de bedrijfszijde van de hallen. Hier kunnen vrachtwagens, bestelwagens en distributievoertuigen goederen aan- en afvoeren.

De logistiek is minder zwaar dan in scenario 2, omdat geen grootschalige watergebonden overslag centraal staat. Toch blijft de logistieke organisatie belangrijk. Circulaire bedrijvigheid kan namelijk veel verschillende kleine en middelgrote goederenstromen veroorzaken. Denk aan materialen die worden opgehaald, gebracht, gesorteerd of opnieuw verdeeld.

Om verkeersconflicten te voorkomen, wordt de logistieke route gescheiden van bezoekers- en werknemersverkeer. Personenauto's worden aan een andere zijde van het terrein geleid dan vrachtverkeer. Hierdoor ontstaat een overzichtelijke en veilige terreinstructuur. Ook fietsers en voetgangers moeten duidelijke routes krijgen richting de gedeelde hub en entree.

HOOFDSTUK 10.3.5 PARKEREN EN BEREIKBAARHEID

In scenario 3 wordt uitgegaan van circa 120 tot 150 parkeerplaatsen, met een indicatief ruimtebeslag van circa 2.000 tot 2.500 m². Dit aantal ligt hoger dan in scenario 2, omdat het campusconcept meer werknemers, bezoekers, samenwerkingspartners en mogelijk opleidingsactiviteiten kan aantrekken.

Parkeren wordt langs de rand van het terrein georganiseerd, zodat het hart van de campus beschikbaar blijft voor bedrijfsruimte, logistiek en gedeelde voorzieningen. De parkeerplaatsen worden groen ingepast met bomen, wadi's en waar mogelijk grastegels, deze grastegels zijn te zien in figuur 87. Hierdoor ontstaat een minder stenig beeld en wordt water beter vastgehouden op eigen terrein.

Figuur 87

Scenario 3 – Grastegels



Opmerking. Afbeelding overgenomen, van <https://www.tuinweb.nl/klinkerwerken/>

Daarnaast worden laadvoorzieningen opgenomen voor elektrische voertuigen. Dit past bij de duurzame uitstraling van het scenario, maar vraagt ook om een goede energieoplossing. De combinatie van bedrijfsruimte, elektrische mobiliteit en mogelijk elektrisch materieel kan de energievraag verhogen.

HOOFDSTUK 10.3.6 GROEN, WADI'S EN WATERBERGING

Scenario 3 scoort sterk op groen en klimaatadaptatie. De groene buffers, wadi's en waterbergende zones hebben een indicatieve omvang van circa 1.500 tot 2.000 m². Deze groene structuur loopt langs de randen van de kavel en wordt ingezet als buffer tussen bedrijvigheid, parkeren, infrastructuur en water, zie voor opgedane inspiratie figuur 79.

De groene inrichting heeft meerdere functies. Ten eerste verbetert het de ruimtelijke kwaliteit en uitstraling van de locatie. Ten tweede draagt het bij aan klimaatadaptatie door water tijdelijk vast te houden en hittestress te verminderen. Ten derde versterkt het de biodiversiteit en maakt het de werkomgeving aantrekkelijker voor werknemers en bezoekers.

Binnen de campus kan groen ook worden gebruikt als verblijfsruimte. Denk aan kleine lunchplekken, wandelroutes of groene zones bij de gedeelde hub. Dit sluit aan op de ambitie om bedrijventerreinen aantrekkelijker te maken als werkomgeving. Juist op een bedrijventerrein waar de openbare ruimte nu sterk functioneel en verhard is, kan scenario 3 bijdragen aan een zichtbaar andere kwaliteit.

HOOFDSTUK 10.3.7 NETCONGESTIE EN COLLECTIEVE ENERGIEOPLOSSING

Ook binnen scenario 3 moet rekening worden gehouden met netcongestie. De circulaire bedrijvencampus bestaat uit meerdere gebruikers, gedeelde voorzieningen, laadpunten, werkhallen en mogelijk elektrisch materieel. Hierdoor ontstaat niet één grote energievrager, maar een verzameling van verschillende kleinere energiegebruikers.

Dit biedt kansen, omdat het energieverbruik beter kan worden verdeeld en collectief kan worden georganiseerd. Scenario 3 leent zich daarom goed voor een kleinschalige energiehubs op kavelniveau. De verschillende bedrijven op de campus kunnen gezamenlijk gebruikmaken van zonnepanelen, batterijopslag, laadvoorzieningen en slimme energiesturing.

De daken van de bedrijfsruimten en de gedeelde hub worden benut voor zonnepanelen. De opgewekte energie wordt centraal opgeslagen in batterijcontainers of een geïntegreerde batterijruimte op het terrein. Vanuit deze opslag kan energie worden verdeeld naar de bedrijven, laadpunten en gedeelde voorzieningen. Hierdoor wordt de energievoorziening onderdeel van het campusconcept.

Een belangrijk voordeel van dit scenario is dat de energievraag waarschijnlijk beter te spreiden is dan bij zware maakindustrie. Circulaire functies zoals reparatie, sortering, lichte verwerking, assemblage en distributie hebben vaak verschillende gebruikspatronen. Niet ieder bedrijf gebruikt op hetzelfde moment evenveel energie. Door deze vraag slim te sturen, kunnen pieken worden beperkt.

De laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen worden gekoppeld aan slim laden. Dit betekent dat bedrijfswagens, bestelwagens en personenauto's worden geladen op momenten waarop voldoende zonne-energie beschikbaar is of wanneer de totale energievraag op de campus lager is. Hierdoor wordt voorkomen dat alle voertuigen tegelijk laden en het elektriciteitsnet onnodig belasten.

Daarnaast kan scenario 3 gebruikmaken van onderlinge energie-uitwisseling binnen de eigen kavel. Wanneer het ene bedrijf tijdelijk weinig energie gebruikt, kan beschikbare capaciteit worden ingezet door een ander bedrijf op dezelfde campus. Dit sluit goed aan bij het campusconcept, waarin samenwerking en gedeeld gebruik centraal staan.

Wel moet hierbij duidelijk worden benoemd dat samenwerking met bedrijven buiten de kavel niet vanzelfsprekend mogelijk is. Uit het interview met Sharon blijkt dat het delen van een energieaansluiting met omliggende bedrijven privaatrechtelijke beperkingen kent. Dit betekent dat eigendomssituaties, contractuele afspraken, aansprakelijkheid en netbeheerregels eerst juridisch moeten worden uitgezocht. Een energiehubs met burens kan daarom niet als harde randvoorwaarde voor de haalbaarheid worden gezien.

De collectieve energieoplossing binnen scenario 3 biedt kansen, maar moet niet als vanzelfsprekend uitvoerbaar worden beschouwd. Uit het interview met mevrouw van Veen (persoonlijke communicatie, 3 juni 2026) blijkt dat het delen van energie of het aanleggen van directe verbindingen tussen bedrijven juridisch en privaatrechtelijk complex kan zijn. Hierdoor is een collectieve energievoorziening alleen realistisch wanneer vooraf duidelijk wordt vastgelegd wie eigenaar is van de installatie, hoe energie wordt verdeeld, welke partijen deelnemen en hoe risico's worden beheerst. Voor scenario 3 betekent dit dat een energiehubs of gedeelde batterijopslag alleen haalbaar is wanneer deze technisch, juridisch en organisatorisch zorgvuldig wordt uitgewerkt.

HOOFDSTUK 10.3.8 RUIMTELIJKE KWALITEIT EN UITSTRALING

Scenario 3 heeft van de drie scenario's waarschijnlijk de meest toegankelijke en groene uitstraling. De combinatie van bedrijfsruimte, gedeelde voorzieningen, groene buffers en klimaatadaptieve inrichting zorgt voor een campusachtige omgeving. Dit past goed bij de ambitie om de Spaanse Polder te ontwikkelen tot een toekomstbestendiger en aantrekkelijker werkgebied.

De ruimtelijke kwaliteit is echter afhankelijk van de manier waarop de materiaalopslag wordt georganiseerd. Wanneer het materiaalplein zichtbaar, ongeordend of te dominant wordt, kan de uitstraling alsnog verslechteren. Daarom moet in dit scenario streng worden gestuurd op beeldkwaliteit, opslagbeheer, routing en landschappelijke inpassing.

Een sterk punt van scenario 3 is dat het beter aansluit op de etalagefunctie dan scenario 2. Door minder nadruk te leggen op kranen, kadeoverslag en zware buitenruimte ontstaat meer ruimte voor groen, representatieve gevels en een aantrekkelijke entreezone. Daartegenover staat dat scenario 3 minder gebruikmaakt van de unieke ligging aan vaarwater en de hoge milieuruimte van de kavel.

HOOFDSTUK 10.3.9 RELATIE MET DE BORNISSEHAVEN

In scenario 3 wordt de Bornissehaven vooral ruimtelijk en klimaatadaptief benut. De kade is geen hoofdonderdeel van het bedrijfsproces, maar vormt wel een kwaliteit voor de uitstraling van het terrein. De waterzijde kan worden ingericht als groene rand, logistieke reserveringszone of mogelijke toekomstige kadefunctie.

Dit maakt scenario 3 flexibeler dan scenario 2. Het scenario is niet afhankelijk van een specifieke watergebonden gebruiker en kan daardoor breder worden ingevuld. Tegelijkertijd betekent dit dat de potentie van de Bornissehaven minder direct economisch wordt benut. De locatie aan het water wordt vooral gebruikt als kwaliteitsdrager en niet als primaire logistieke schakel.

HOOFDSTUK 10.3.10 REFERENTIE MICS / 'S-GRAVENLANDSEPOLDER SCHIEDAM

Scenario 3 sluit aan op de eerder behandelde referentie MICS / 's-Gravenlandse polder Schiedam. MICS is relevant omdat deze ontwikkeling laat zien hoe maakindustrie, innovatie, kennisdeling en een hoogwaardige werkomgeving met elkaar kunnen worden gecombineerd. Binnen MICS wordt ingezet op een campusstructuur waarin productiebedrijven, R&D-faciliteiten en onderwijsinstellingen samenkomen. Daarmee vormt MICS een voorbeeld van de manier waarop traditionele bedrijvigheid kan doorgroeien naar een meer innovatieve en kennisintensieve werkomgeving.

Voor scenario 3 is deze referentie vooral belangrijk vanwege het campusprincipe. De circulaire bedrijvencampus aan de Giessenweg/Bornissehaven wordt niet opgezet als een verzameling losse bedrijfsunits, maar als een samenhangend werkgebied met gedeelde voorzieningen, ruimte voor samenwerking, kennisdeling en een representatieve buitenruimte. Net als bij MICS ligt de nadruk op het combineren van bedrijfsactiviteiten met innovatie en een betere werkomgeving.

Tegelijkertijd verschilt scenario 3 duidelijk van MICS. MICS is sterker gericht op hoogwaardige mechatronica, R&D en onderwijs, terwijl de kanszone in de Spaanse Polder functioneler en zwaarder industrieel van karakter blijft. De kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven heeft bovendien een andere ruimtelijke positie door de ligging aan de Bornissehaven, de nabijheid van de A20 en de beschikbare milieuruimte. Hierdoor is scenario 3 geen directe kopie van MICS, maar een vertaling van het campusprincipe naar een circulaire en industrieel toepasbare variant. De nadruk ligt niet alleen op kennisdeling, maar ook op hergebruik, reparatie, lichte verwerking, distributie en gedeelde logistieke voorzieningen.

De referentie MICS ondersteunt daarmee de keuze om scenario 3 als campusmodel uit te werken. Het laat zien dat een bedrijventerrein niet uitsluitend functioneel en verhard hoeft te zijn, maar ook kan worden ingericht als een aantrekkelijke en toekomstbestendige werkomgeving. Voor de kanszone betekent dit dat circulaire bedrijvigheid ruimtelijk georganiseerd moet worden met duidelijke routing, gedeelde faciliteiten, groene buffers, waterberging en een verzorgde uitstraling. Daarmee kan scenario 3 bijdragen aan de bredere ambitie om de Spaanse Polder duurzamer, innovatiever en aantrekkelijker te maken als werkgebied.

HOOFDSTUK 10.3.11 AANDACHTSPUNTEN EN ONTWIKKELRISICO'S

Scenario 3 kent een aantal belangrijke aandachtspunten. Ten eerste is de economische productiviteit afhankelijk van het type circulaire bedrijven dat zich vestigt. Sommige circulaire functies vragen veel ruimte maar leveren relatief weinig arbeidsplaatsen of economische waarde per vierkante meter op. Dit kan botsen met de eis om de kavel intensief en economisch waardevol te benutten.

Ten tweede bestaat het risico op een rommelige uitstraling door materiaalopslag. Circulariteit vraagt vaak om opslag, sortering en tijdelijke plaatsing van materialen. Zonder strakke inrichting en beheer kan dit de ruimtelijke kwaliteit onder druk zetten.

Ten derde benut scenario 3 de hoge milieucategorie en de watergebonden ligging minder sterk dan scenario 1 en 2. De kavel heeft juist bijzondere kwaliteiten, zoals milieuruimte en ligging aan de Bornissehaven. Wanneer deze niet volledig worden benut, kan worden gesteld dat de locatie niet optimaal wordt ingezet.

Tot slot blijft netcongestie een aandachtspunt. Hoewel de energievraag waarschijnlijk lager en beter te spreiden is dan bij scenario 2, vraagt het scenario alsnog om laadvoorzieningen, duurzame installaties en mogelijk elektrisch materieel. Een kleinschalige energiehub op eigen kavel is kansrijk, maar samenwerking met omliggende bedrijven is niet vanzelfsprekend door privaatrechtelijke beperkingen. Daarom moeten zonnepanelen, batterijopslag en slim energiemanagement binnen de eigen campus worden georganiseerd.

HOOFDSTUK 10.4 BEOORDELING VOLGENS PUNTENMODEL

Deze puntentelling beoordeelt de drie ontwikkelscenario's uit de scenarioanalyse aan de hand van het Programma van Eisen. De puntentelling is bedoeld als afwegingsinstrument en niet als een optelsom van losse wensen en eisen. De hoogste score moet daarom niet alleen inhoudelijk aansluiten op één ambitie, zoals watergebondenheid of circulariteit, maar vooral de beste balans laten zien tussen economische waarde, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid, logistiek en uitvoerbaarheid. In het Programma van Eisen is al geconcludeerd dat het ideaalbeeld van watergebonden zware maakindustrie met een circulair karakter op deze kavel niet volledig vanzelfsprekend haalbaar is. Watergebonden bedrijvigheid vraagt ruimte voor kadegebruik, overslag en logistiek; zware maakindustrie vraagt ruimte voor productie, installaties en vrachtverkeer; circulariteit vraagt vaak opslag en verwerking van materiaalstromen; terwijl de zichtlocatie aan de A20 juist vraagt om een verzorgde en representatieve uitstraling.

HOOFDSTUK 10.4.1 BEOORDELINGSSYSTEMATHIEK

Per eis wordt een score van 1 tot en met 5 toegekend per scenario. Deze score wordt vermenigvuldigd met de weging uit het Programma van Eisen. Hierdoor tellen harde randvoorwaarden, zoals planologische passendheid, parkeren op eigen

terrein, interne logistiek, energiehaalbaarheid en milieutechnische uitvoerbaarheid, zwaarder mee dan aanvullende kwaliteitseisen.

Tabel 27

Beoordelingssystematiek

Score 5 voldoet zeer sterk	Score 4 voldoet goed	Score 3 voldoet redelijk / aandachtspunt	Score 2 voldoet beperkt	Score 1 voldoet zwak
--------------------------------------	--------------------------------	---	-----------------------------------	--------------------------------

HOOFDSTUK 10.4.2 SAMENVATTING UITKOMST

Op basis van de puntentelling in bijlage 20 komt scenario 1 als voorkeursscenario naar voren. Scenario 1 scoort niet op elk afzonderlijk thema het hoogst, maar behaalt wel de hoogste totaalscore doordat het de harde randvoorwaarden het meest evenwichtig combineert: benutting van milieuruimte, parkeren en logistiek op eigen terrein, intensief ruimtegebruik, representatieve uitstraling, klimaatadaptatie, energieoplossingen en werkgelegenheid.

Tabel 28

Samenvatting uitkomst scenario's

Scenario	Gewogen score	Maximaal haalbaar	Percentage	Rangorde
Scenario 1 – Zware maakindustrie zonder verplicht kadegebruik	419	475	88.2%	1
Scenario 2 – Watergebonden maakindustrie	338	475	71.2%	3
Scenario 3 – Circulaire bedrijvencampus	364	475	76.6%	2

HOOFDSTUK 10.4.3 TOELICHTING PER SCENARIO

Scenario 1 – Zware maakindustrie zonder verplicht kadegebruik

Scenario 1 komt als beste naar voren doordat dit scenario de kernkwaliteiten van de kavel benut zonder de ontwikkeling afhankelijk te maken van een complexe en kostbare kadefunctie. De hoge milieucategorieën, de industriële context en de goede bereikbaarheid worden ingezet voor zware maakindustrie en productie. Tegelijkertijd wordt de zichtlocatie versterkt door een representatief gebouw, groene gevels, een daklandschap met zonnepanelen en waterberging, een compacte gestapelde parkeeroplossing en duidelijke scheiding tussen personenverkeer en logistiek verkeer.

Het scenario scoort vooral sterk op de harde randvoorwaarden: parkeren, laden en lossen op eigen terrein, interne logistiek, intensief ruimtegebruik, ondersteunende kantoor- en opleidingsfuncties, werkgelegenheid en ruimtelijke kwaliteit. De keuze om kadegebruik niet verplicht te maken is belangrijk. Uit de scenarioanalyse blijkt namelijk dat watergebondenheid alleen meerwaarde heeft wanneer de toekomstige gebruiker daadwerkelijk structurele goederenstromen via het water heeft. Scenario 1 voorkomt daardoor dat de kavel wordt belast met een grote kade-investering en veel buitenruimte voor overslag terwijl dit niet zeker productief wordt benut.

Scenario 2 – Watergebonden maakindustrie

Scenario 2 scoort hoog op watergebondenheid en benutting van de Bornissehaven. Het scenario sluit daarmee goed aan op de ambitie om goederenstromen duurzamer te organiseren via water. Toch komt dit scenario niet als voorkeursvariant naar voren, omdat de uitvoerbaarheid en ruimtelijke inpassing kwetsbaarder zijn. Actieve kadeontwikkeling vraagt veel ruimte voor kranen, overslag, manoeuvreren, verharding en veiligheidszones. Daardoor neemt de druk op de kavel toe en blijft minder ruimte over voor vergroening, representatieve buitenruimte en klimaatadaptatie.

Daarnaast kent scenario 2 een zwaarder energie- en uitvoeringsrisico. Productie, overslag, elektrische kranen, laadvoorzieningen en intern transport kunnen leiden tot hoge piekbelasting. Netcongestie moet dus vroegtijdig worden onderzocht. Ook is samenwerking met omliggende bedrijven voor energie niet vanzelfsprekend, omdat het delen van aansluitingen privaatrechtelijke beperkingen kent. Hierdoor moet scenario 2 vooral op eigen kavel een energieoplossing vinden. Door deze combinatie van technische, juridische, ruimtelijke en energetische onzekerheden scoort scenario 2 lager dan scenario 1.

Scenario 3 – Circulaire bedrijvencampus

Scenario 3 scoort sterk op circulariteit, klimaatadaptatie, groen en samenwerking. Het campusmodel sluit goed aan op de referentie MICS en op de ambitie om bedrijventerreinen toekomstbestendiger en aantrekkelijker te maken. Ook biedt

scenario 3 kansen voor een energieoplossing op kavelniveau, omdat meerdere gebruikers binnen één campus gebruik kunnen maken van zonnepanelen, batterijopslag, slim laden en energiesturing.

Toch benut scenario 3 de specifieke kwaliteiten van deze kavel minder sterk dan scenario 1. De hoge milieucategorieën en industriële potentie van de locatie worden slechts gedeeltelijk benut. Daarnaast vraagt circulaire bedrijvigheid vaak veel ruimte voor opslag, sortering en materiaalstromen, terwijl de economische waarde en arbeidsintensiteit per vierkante meter sterk afhankelijk zijn van de uiteindelijke gebruiker. Hierdoor is scenario 3 een duurzaam en ruimtelijk aantrekkelijk alternatief, maar minder overtuigend als optimale benutting van deze specifieke zichtlocatie binnen de Spaanse Polder.

HOOFDSTUK 10.5 CONCLUSIE

Op basis van de scenarioanalyse en de puntentelling kan worden geconcludeerd dat scenario 1, zware maakindustrie zonder verplicht kadegebruik, het meest passende ontwikkelscenario is voor de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven. Dit scenario behaalt met 419 punten de hoogste gewogen score en voldoet daarmee het sterkst aan de eisen uit het Programma van Eisen. De kracht van scenario 1 zit niet in het maximaal benutten van één specifieke kwaliteit, zoals watergebondenheid of circulariteit, maar in de evenwichtige combinatie van economische waarde, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en uitvoerbaarheid.

Scenario 2 benut de ligging aan de Bornissehaven het meest direct, maar is te afhankelijk van een toekomstige gebruiker die daadwerkelijk structureel goederen via het water vervoert. Zonder deze gebruiker vraagt kadeontwikkeling veel ruimte en hoge investeringen, terwijl de functionele meerwaarde beperkt blijft. Daarnaast zorgt actief kadegebruik voor extra ruimtebeslag door overslag, kranen, vrachtverkeer, verharding en veiligheidszones. Dit maakt het scenario kwetsbaarder op het gebied van beeldkwaliteit, klimaatadaptatie, energiehaalbaarheid en uitvoerbaarheid.

Scenario 3 scoort sterk op duurzaamheid, circulariteit en campuskwaliteit. Dit scenario draagt bij aan vergroening, samenwerking en een aantrekkelijkere werkomgeving. Toch benut dit scenario de specifieke kwaliteiten van de kavel minder sterk. De locatie beschikt juist over hoge milieucategorieën, een industriële context en een sterke bereikbaarheid voor bedrijfsfuncties. Een circulaire campus kan waardevol zijn, maar sluit minder overtuigend aan op de economische en functionele kracht van deze specifieke plek binnen de Spaanse Polder.

Scenario 1 vormt daarom de meest realistische en toekomstbestendige keuze. Het scenario benut de beschikbare milieuruimte voor zware maakindustrie en productie, maar voorkomt tegelijkertijd dat de ontwikkeling afhankelijk wordt van complexe en kostbare kade-investeringen. Door functies te stapelen, parkeren op eigen terrein te organiseren en de logistiek duidelijk te scheiden van personenverkeer, wordt de kavel intensief en efficiënt gebruikt. Daarnaast draagt het scenario bij aan de gewenste kwaliteitsverbetering van de Spaanse Polder door een representatieve gevel, groene buitenruimte, waterberging, zonnepanelen en een multifunctioneel daklandschap.

Wel blijft de energievoorziening een belangrijk aandachtspunt binnen dit scenario. De combinatie van zonnepanelen en batterijopslag kan bijdragen aan een meer zelfvoorzienende werklocatie en de afhankelijkheid van het elektriciteitsnet beperken. Tegelijkertijd is nog niet bekend hoe energie-intensief de toekomstige bedrijfsprocessen zullen zijn. Daardoor blijft het onzeker of het haalbaar is om volledig zelfvoorzienend te functioneren en volledig los te blijven van het energienet. Dit hangt sterk af van de uiteindelijke gebruiker, het energieprofiel van de bedrijfsactiviteiten en de beschikbare netcapaciteit.

Daarmee sluit scenario 1 het beste aan bij de opgave voor de kanszone. De kavel wordt niet ingevuld als een traditionele bedrijfshal of rommelige overslaglocatie, maar als een hoogwaardige werklocatie waarin productie, logistiek, innovatie, opleiding, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit worden gecombineerd. Scenario 1 wordt daarom aangewezen als voorkeurscenario voor de verdere uitwerking van het ontwikkelplan. In de vervolgfase moeten vooral de financiële haalbaarheid, technische uitvoerbaarheid, energievoorziening, bodemgesteldheid, verkeersafwikkeling en planologische randvoorwaarden nader worden onderzocht. Daarbij moet specifiek worden getoetst of de ambitie voor een grotendeels zelfvoorzienende energievoorziening haalbaar is in relatie tot de uiteindelijke bedrijfsprocessen.

BIJLAGE 16: HOOFDSTUK 11: FINANCIËLE HAALBAARHEID

In dit hoofdstuk wordt de financiële haalbaarheid van het voorkeurscenario onderzocht. Uit de scenarioanalyse is scenario 1, zware maakindustrie zonder verplicht kadegebruik, als meest passende ontwikkelrichting naar voren gekomen. Om te bepalen of dit scenario ook realistisch uitvoerbaar is, worden de verwachte kosten en opbrengsten inzichtelijk gemaakt.

Deze analyse is van belang omdat een scenario niet alleen ruimtelijk en functioneel moet passen, maar ook financieel haalbaar moet zijn. Daarom wordt onderzocht of de opbrengsten voldoende zijn om de kosten van de ontwikkeling te dekken en of er een positief projectresultaat ontstaat.

De financiële haalbaarheid wordt uitgewerkt aan de hand van een grondexploitatie (GREX) en een stichtingskostenberekening (STIKO). In de GREX worden de grond- en terreinkosten opgenomen, terwijl de STIKO inzicht geeft in de totale investeringskosten van het project. Door deze kosten af te zetten tegen de verwachte opbrengsten kan worden beoordeeld of scenario 1 financieel kansrijk is voor verdere uitwerking.

HOOFDSTUK 11.1 PROGRAMMA

Het programma voor scenario 1 gaat uit van een ontwikkeling voor zware maakindustrie zonder actief kadegebruik. De kavel wordt intensief benut door meerdere functies te stapelen en parkeren niet volledig op maaiveld op te lossen, maar in een gebouwde parkeergebouw met twee lagen. Hierdoor ontstaat een hogere Floor Space Index en blijft op maaiveld ruimte beschikbaar voor logistiek, groen, waterhuishouding, onderhoud en technische voorzieningen.

Figuur 88

Programma

PROGRAMMA					
Afstudeerstage		Gemeente			
Urban Lab		Rotterdam			
Datum		7-6-2026			
overtreff jezelf 					
STAP 1: Programma Definitief Ontwerp					
Vul jullie programma in					
Totaal	aantal	oppervlakte BVO			
Oppervlakte terrein	1	14.547	m2 terrein		perceel oppervlakte
Oppervlakte bebouwd		16.875	m2 terr	2.411	
Oppervlakte onbebouwd		5.400	m2 terrein		
Oppervlakte onbenut		6.736			
FSI incl. parkeren		1,16			
Oppervlakte wegen en trottoir	1	2.500	m2		
Oppervlakte groen	1	1.000	m2		
Waterhuishouding, wadi's en waterretentie maaiv	1	900	m2		
kade-/ onderhoudsstrook langs water	1	700	m2		
Technische buitenruimte, afval en installaties	1	300	m2		
Bebouwing					
Bedrijfsruimte	1	3.881,5	m2 BV	3.882	
Logistiek	1	3.538,7	m2 BV	3.539	
Kantoor, innovatieafdelingen en overlegruimten	1	1.694,0	m2 BV	1.694	
Kantine	1	708,0	m2 BV	708	m2 BVO
Open binnentuin / buitenruimte	0	267,0	m2 BV	-	m2 BVO
opleiding, praktijklokalen en onderwijs	1	3.552,6	m2 BV	3.553	m2 BVO
Gebouwd parkeren (2 lagen)	140	25	m2 BV	3.500	m2 BVO
Parkeren ondergronds	0	25	m2 BV	-	m2 BVO
					16.875

Terreinoppervlak

De totale terreinoppervlakte bedraagt 14.547 m². Dit oppervlak vormt de basis voor de ruimtelijke verdeling van het programma. Binnen het programma wordt onderscheid gemaakt tussen bebouwde oppervlakte, onbebouwde ingerichte ruimte en een restcategorie binnen het rekenmodel.

De oppervlakte bebouwd bedraagt 16.875 m² BVO. Dit is meer dan het terreinoppervlak, omdat in het programma de bebouwde oppervlakte wordt opgevat als de totale vloeroppervlakte over meerdere bouwlagen. De ontwikkeling gaat dus de hoogte in. Alle verdiepingen van het hoofdgebouw worden meegerekend, net als het gebouwde parkeergebouw. Dit past bij de ambitie om de kavel intensief te benutten.

De FSI komt uit op 1,16. Dit betekent dat er meer vloeroppervlak wordt gerealiseerd dan het totale maaiveldoppervlak van de kavel. Voor een bedrijventerreinontwikkeling is dit verdedigbaar, omdat het scenario juist inzet op intensief ruimtegebruik, functiestapeling en gebouwd parkeren.

Onbebouwde terreinruimte

De onbebouwde ingerichte ruimte bedraagt 5.400 m². Deze ruimte is niet bedoeld als restgrond, maar als noodzakelijke buitenruimte voor het functioneren van het bedrijf. Bij zware maakindustrie is buitenruimte nodig voor bereikbaarheid, logistiek, onderhoud, klimaatadaptatie en technische voorzieningen.

Tabel 29

Verdeling onbebouwd terrein

Onderdeel	Oppervlak	Toelichting
Wegen en trottoir	2.500 m ²	Voor interne ontsluiting, voetgangersroutes, bereikbaarheid van het gebouw en aansluiting op het parkeergebouw.
Groen	1.000 m ²	Voor groenstroken, bomen, plantvakken en landschappelijke inpassing. Dit draagt bij aan uitstraling, verkoeling en ruimtelijke kwaliteit.
Waterhuishouding, wadi's en waterretentie maaiveld	900 m ²	Voor tijdelijke opvang, infiltratie en vertraagde afvoer van regenwater. Dit sluit aan op de klimaatadaptieve opgave van het terrein.
Kade-/onderhoudsstrook langs water	700 m ²	Scenario 1 gebruikt de kade niet actief voor overslag, maar door de ligging aan de Bornissehaven blijft ruimte langs het water nodig voor onderhoud, veiligheid en afstand tot het water.
Technische buitenruimte, afval en installaties	300 m ²	Voor afvalvoorzieningen, technische installaties, energievoorziening of eventuele batterijcontainers.

De post oppervlakte onbenut blijft in het format zichtbaar als technische restcategorie. Deze moet niet worden gelezen als volledig ongebruikte grond, maar als ruimte die in een schetsfase nog niet exact is toegewezen. In de verdere uitwerking kan deze ruimte worden benut voor gebouwfootprints, veiligheidsmarges, draaicirkels, groenranden, logistieke restruimte, onderhoudszones en ontwerpflexibiliteit.

Bebouwing

De bebouwing bestaat uit meerdere functies die samen het programma van scenario 1 vormen. De nadruk ligt op zware maakindustrie, logistiek en ondersteunende functies. Kantoor en kantine zijn ondersteunend aan de bedrijfsfunctie en vormen geen zelfstandige kantoorontwikkeling.

Tabel 30

Functieverdeling

Functie	Oppervlak
Bedrijfsruimte	3.881,5 m ² BVO
Logistiek	3.538,7 m ² BVO
Kantoor, innovatieafdelingen en overleg ruimten	1.694,0 m ² BVO
Kantine	708,0 m ² BVO
Open binnentuin / buitenruimte	267,0 m ² buitenruimte, geen BVO
Opleiding, praktijklokalen en onderwijs	3.552,6 m ² BVO
Gebouwd parkeren, 2 lagen	3.500,0 m ² BVO

De bedrijfsruimte vormt de kern van het scenario. Deze ruimte is bedoeld voor productie, maakindustrie en bedrijfsactiviteiten die passen binnen de hoge milieucategorieën van de Spaanse Polder.

De logistieke ruimte ondersteunt de bedrijfsfunctie met opslag, interne goederenstromen, expeditie en laad- en losactiviteiten. Deze functie is belangrijk omdat zware maakindustrie afhankelijk is van een goede logistieke organisatie.

De kantoor-, innovatie- en overleg ruimten zijn opgenomen als ondersteunende functies. Deze ruimten zijn bedoeld voor bedrijfsleiding, administratie, overleg, innovatie en productontwikkeling. De kantoorfunctie blijft daarmee ondergeschikt aan de hoofdactiviteit: maakindustrie.

De kantine is toegevoegd als personeelsvoorziening. Deze functie verbetert de verblijfskwaliteit voor werknemers en past bij de ambitie om de werkomgeving aantrekkelijker te maken.

De opleiding, praktijklokalen en onderwijsruimten sluiten aan bij de ambitie om arbeid, opleiding en techniek sterker te verbinden. Binnen de Spaanse Polder is behoefte aan technische vakmensen en praktijkgerichte leeromgevingen. Door

opleidingsruimte op te nemen, krijgt het scenario niet alleen een economische, maar ook een maatschappelijke meerwaarde.

Open binnentuin

De open binnentuin van 267 m² wordt niet meegerekend als BVO, omdat deze open en onoverdekt is. Deze ruimte levert dus geen directe verhuurbare of opbrengstgevende BVO op. Wel wordt de binnentuin meegenomen als kwalitatieve buitenruimte binnen het gebouwwolume.

In de GREX neem je de binnentuin daarom niet op als opbrengstgevende vloeroppervlakte. In de STIKO neem je deze wel op als kostenpost, omdat de aanleg van de binnentuin kosten met zich meebrengt. De binnentuin draagt bij aan verblijfskwaliteit, vergroening, klimaatadaptatie en een betere werkomgeving.

Parkeren

Voor parkeren is uitgegaan van 140 parkeerplaatsen. Per parkeerplaats wordt gerekend met 25 m² BVO, inclusief rijruimte en interne circulatie. Dit leidt tot:

$$140 \text{ parkeerplaatsen} \times 25 \text{ m}^2 = 3.500 \text{ m}^2 \text{ BVO gebouwd parkeren}$$

Het parkeren wordt opgelost in een gebouwd parkeergebouw met twee lagen. Dit is passend binnen scenario 1, omdat hiermee minder maaiveldruimte nodig is voor parkeren. Daardoor blijft meer ruimte beschikbaar voor logistiek, groen, waterretentie en een representatieve buitenruimte.

Conclusie programma

Het programma laat zien dat scenario 1 inzet op intensief ruimtegebruik en een functionele verdeling van de kavel. Door bedrijfsruimte, logistiek, opleiding, kantoor, kantine en parkeren te stapelen ontstaat een efficiënt programma met een FSI van 1,16. Tegelijkertijd blijft op maaiveld ruimte beschikbaar voor ontsluiting, groen, waterhuishouding, technische voorzieningen en een onderhoudsstrook langs het water. Hiermee sluit het programma aan bij de doelstelling om de kavel economisch sterk, ruimtelijk zorgvuldiger en toekomstbestendiger te ontwikkelen.

HOOFDSTUK 11.2 GREX

Voor scenario 1 is een grondexploitatie opgesteld om inzicht te krijgen in de gemeentelijke kosten die samenhangen met de herontwikkeling van de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven. Scenario 1 gaat uit van een ontwikkeling voor zware maakindustrie zonder actief kadegebruik. De grondexploitatie bestaat uit verwervingskosten, kosten voor bouwrijp maken, kosten voor woonrijp maken, bijkomende kosten en rentekosten.

Figuur 89

Grondexploitatie

GRONDEXPLOITATIE

Verwervingskosten

aankoop gronden incl opstellen

Totaal inbrengwaarde

Bouwrijp maken

Sloop, verwijderen, verplaatsen opstellen, obstakels, kabels en leidingen etc

Bodemsanering, dempen oppervlakte water

Grondwerken (o.a. egaliseren, ophogen en afgraven)\

Totaal bouwrijp maken

Woonrijp maken

Terreinverharding bedrijventerrein: wegen, trottoirs, expeditie en manoeuvreerruimte

Oppervlakte groen

Waterhuishouding, wadi's en waterretentie maaiveld

kade-/ onderhoudsstrook langs water

Technische buitenruimte, afval en installaties

Totaal woonrijp maken

Overig

Vastgoedkosten

Engineeringkosten -intern

Engineeringkosten -extern

Procedurele kosten

Onvoorzien

Totaal overig

TOTAAL GRONDEXPLOITATIE

Uitvoeringstijd gemeente Bouw en Woonrijp maken

Totale gemeente per m2 bvo

Totale kosten per m2 bvo maatschappij

Totale kosten per m2 bvo project (door te belasten)

oppervlakte (m ²)	prijs per m ² oppervlakte	Budget
14.547	320	€ 4.655.040
		€ 4.655.040

opp	prijs m ² BVO	
500	50	€ 25.000
14.547	50	€ 727.350
14.547	15	€ 218.205
16.875	58	€ 970.555

2.500	156	€ 390.000
1.000	43	€ 43.000
900	40	€ 36.000
700	404	€ 282.800
1	180000	€ 180.000
5.400	173	€ 931.800

	%	
	10,5%	
	7,0%	
	8,5%	
	4,3%	
	10,0%	
1.902.355	40,3%	€ 766.649
		€ 7.324.044

maanden	rente	
12	2,5%	€ 7.507.145
	16.875	€ 445

	0%	€ -
	100%	€ 445

Verwervingskosten

Voor de verwervingskosten is gerekend met een terreinoppervlakte van 14.547 m² en een grondprijs van €320 per m². Deze grondprijs is gebaseerd op de informatie uit de mail van Mees. De totale inbrengwaarde van de grond bedraagt hierdoor:

$$14.547 \text{ m}^2 \times €320 = €4.655.040$$

Deze post vormt het grootste onderdeel van de grondexploitatie. Dit is logisch, omdat de grondwaarde bij een bedrijventerreinontwikkeling een groot aandeel heeft in de totale gemeentelijke kosten.

Bouwrijp maken

Onder bouwrijp maken zijn de werkzaamheden opgenomen die nodig zijn om het terrein geschikt te maken voor bebouwing en inrichting. Het totaal voor bouwrijp maken bedraagt €970.555.

Voor sloop, verwijderen, verplaatsen van opstallen, obstakels, kabels en leidingen is gerekend met 500 m² tegen €50 per m² (Grondverzet.nu, z.d.). Dit leidt tot €25.000. De kavel is op dit moment onbebouwd, waardoor er geen sprake is van grootschalige gebouwsloop. Wel is rekening gehouden met beperkte opschoningswerkzaamheden, omdat het terrein in de huidige situatie een rommelige en begroeide uitstraling heeft.

Voor bodemsanering en dempen van oppervlaktewater is gerekend met 14.547 m² tegen €50 per m². Dit komt uit op €727.350. Deze post is opgenomen als risicogerichte stelpost. Voor de specifieke kavel is geen ernstige bodemverontreiniging vastgesteld, maar door de ligging binnen een historisch industrieel gebied en mogelijke PFAS-aandachtspunten is het realistisch om rekening te houden met mogelijke bodemmaatregelen. Het bedrag van €50 per m² is niet extreem voorzichtig, maar ook niet te laag ingeschat.

Voor grondwerken, zoals egaliseren, ophogen en afgraven, is gerekend met 14.547 m² tegen €15 per m² (Oskam, z.d.). Dit leidt tot €218.205. Omdat het terrein niet als uitzonderlijk complex wordt beschouwd, is gekozen voor een relatief beperkt kengetal. Deze post is bedoeld om het terrein fysiek geschikt te maken voor de aanleg van gebouwen, verharding, groen, waterhuishouding en technische voorzieningen.

Woonrijp maken

Onder woonrijp maken zijn de kosten opgenomen voor de verdere inrichting van het terrein. Het totaal voor woonrijp maken bedraagt €931.800.

Voor terreinverharding bedrijventerrein is gerekend met 2.500 m² tegen €156 per m² (Bouwkostenkompas, 2026). Dit leidt tot €390.000. Deze post omvat de interne verharding voor wegen, trottoirs, expeditie, laad- en losruimte en manoeuvreerruimte. Er is gekozen voor €156 per m², omdat het terrein niet wordt ingericht als volledig straatprofiel met overal doorlopende trottoirs. Stoepen komen vooral voor rondom het hoofdgebouw, bij de entree en richting het parkeergebouw. Het grootste deel van de verharding is functionele bedrijfsverharding voor vrachtverkeer, draaien, laden en lossen.

Voor oppervlakte groen is gerekend met 1.000 m² tegen €43 per m² (Bouwkostenkompas, 2026). Dit leidt tot €43.000. Deze post heeft betrekking op groenstroken, bomen, plantvakken en landschappelijke inpassing. Het groen draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit van de kavel, de uitstraling richting de omgeving, beperking van hittestress en klimaatadaptatie.

Voor waterhuishouding, wadi's en waterretentie op maaiveld is gerekend met 900 m² tegen €40 per m² (Bouwkostenkompas, 2026). Dit leidt tot €36.000. Deze post is opgenomen omdat het scenario een groot aandeel verharding bevat. Wadi's, infiltratiezones en waterretentie zorgen ervoor dat regenwater tijdelijk kan worden opgevangen, vastgehouden en vertraagd afgevoerd. Er is gekozen voor een relatief eenvoudig kengetal, omdat scenario 1 niet uitgaat van zware waterbouwkundige werken of actief kadegebruik.

Voor de kade-/onderhoudsstrook langs het water is gerekend met 700 m² tegen €404 per m² (Bouwkostenkompas, 2026). Dit leidt tot €282.800. Deze post heeft betrekking op betonnen kadebescherming. Hoewel scenario 1 geen overslag via het water bevat, grenst de kavel direct aan de Bornisshaven. Daarom moet de waterkant voldoende stabiel, duurzaam en onderhoudsarm zijn. Beton past beter bij een industriële omgeving en zwaarder gebruik dan een lichtere houten kadebescherming.

Voor technische buitenruimte, afval en installaties is een stelpost opgenomen van €180.000 (TekPower, z.d.). Deze post heeft betrekking op één grotere zakelijke batterij voor energieopslag. De batterij ondersteunt zonnepanelen, laadvoorzieningen en installaties en helpt om piekbelasting op het elektriciteitsnet te beperken. Deze post is relevant omdat netcongestie een aandachtspunt is bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen en omdat scenario 1 inzet op een toekomstbestendige energievoorziening.

Overige bijkomende kosten

Naast de directe kosten voor bouwrijp en woonrijp maken zijn ook overige bijkomende kosten opgenomen. Deze kosten zijn berekend over de directe kosten van bouwrijp en woonrijp maken samen. De directe kosten bedragen:

$$€970.555 + €931.800 = €1.902.355$$

Over dit bedrag zijn de volgende percentages toegepast:

Tabel 31

Overige kosten

Post	Percentage
Vastgoedkosten	10,5%
Engineeringskosten intern	7,0%
Engineeringskosten extern	8,5%
Procedurele kosten	4,3%
Onvoorzien	10,0%
Totaal	40,3%

Opmerking. Informatie overgenomen, van <https://www-bouwkostenkompas-nl.hr.idm.oclc.org/nl/extra-kosten/C> en <https://werken-aan-projecten.nl/projectbegroting/onvoorziene-kosten/>

De bijkomende kosten bedragen daarmee:

$$€1.902.355 \times 40,3\% = €766.649$$

Voor de bijkomende kosten is gekozen voor de basisvariant uit BouwkostenKompas (2026) voor civiele kosten. Deze keuze is passend, omdat de raming betrekking heeft op grond-, weg- en waterbouwkundige werkzaamheden. De lage variant zou te optimistisch zijn, omdat er nog onzekerheden bestaan rond bodem, kadebescherming, kabels en leidingen en technische voorzieningen. De hoge variant is niet noodzakelijk, omdat scenario 1 geen complexe watergebonden overslagfunctie of grootschalige gebiedsontwikkeling bevat.

Voor onvoorziene kosten is gekozen voor 10% (Werken aan Projecten, z.d.). Deze post is opgenomen omdat de grondexploitatie zich nog in een globale haalbaarheidsfase bevindt en verschillende onderdelen nog niet volledig technisch zijn uitgewerkt. Dit geldt onder andere voor bodemrisico's, kadebescherming, kabels en leidingen, waterhuishouding, technische voorzieningen en prijsontwikkelingen. Volgens Werken aan Projecten kan in een projectbegroting een post onvoorzien van circa 10% worden opgenomen, omdat projecten altijd onzekerheden kennen en er financiële ruimte nodig is om tegenvallers op te vangen. Daarom is in deze GREX gekozen voor 10% als realistische risicoreservering.

Rente en uitvoeringstijd

Voor de uitvoeringstijd van het gemeentelijk bouw- en woonrijp maken is uitgegaan van 12 maanden. Deze periode is realistisch, omdat het gaat om één afgebakende kavel binnen een bestaand bedrijventerrein. De werkzaamheden bestaan uit bouwrijp maken, terreinverharding, waterhuishouding, kadebescherming en technische voorzieningen. Er is geen sprake van een grootschalige gebiedsontwikkeling met meerdere fasen of de aanleg van een volledig nieuw hoofdwegennet.

Voor de rente is aangesloten bij de Programmabegroting (2026) van de gemeente Rotterdam. In de paragraaf Grondbeleid staat dat de gemeente Rotterdam voor grondexploitaties rekent met een rentepercentage van 2,5%. Omdat de ontwikkeling betrekking heeft op een Rotterdamse kavel en de berekening onderdeel is van een grondexploitatie, is dit percentage als uitgangspunt gebruikt (gemeente Rotterdam, 2026).

Totale uitkomst van de GREX

De totale grondexploitatie vóór rente bedraagt:

Tabel 32

Totale grondexploitatie

Onderdeel	Bedrag
Verwervingskosten	€4.655.040
Bouwrijp maken	€970.555
Woonrijp maken	€931.800
Overige bijkomende kosten	€766.649
Totaal vóór rente	€7.324.044

Na toepassing van de rente over een uitvoeringstijd van 12 maanden tegen 2,5% komt het totaal uit op ongeveer:

$$€7.324.044 \times 1,025 = €7.507.145$$

De totale kosten per m² BVO bedragen daarmee:

$$€7.507.145 / 16.875 \text{ m}^2 \text{ BVO} = €445 \text{ per m}^2 \text{ BVO}$$

Deze uitkomst betekent dat scenario 1 een totale gemeentelijke kostenraming heeft van ongeveer €7,5 miljoen. Omgerekend naar het totale programma komt dit neer op circa €445 per m² BVO. De kosten worden vooral bepaald door de grondwaarde, bodemsanering, terreinverharding, kadebescherming en bijkomende kosten. Dat is logisch voor een industriële kavel aan het water, waar het terrein geschikt moet worden gemaakt voor zware maakindustrie, vrachtverkeer, klimaatadaptatie en technische voorzieningen.

Tegelijkertijd laat de uitkomst zien dat scenario 1 de kavel relatief intensief benut. Doordat er meerdere bouwlagen worden toegepast en parkeren gebouwd wordt opgelost, ontstaat een totaal programma van 16.875 m² BVO op een terrein van 14.547 m². Hierdoor worden de gemeentelijke kosten verdeeld over een groter vloeroppervlak. De kosten per m² BVO blijven daardoor beter verklaarbaar dan wanneer het terrein vooral extensief op maaiveld zou worden ingevuld.

HOOFDSTUK 11.3 STIKO

In de kostenraming zijn de GREX-kosten, bouwkosten, bijkomende kosten, ontwikkelkosten, onvoorziene kosten en bouwtijd/indexering opgenomen. De bedragen zijn gebaseerd op het programma van scenario 1 en op kengetallen uit BouwkostenKompas (2026).

Figuur 90

STIKO Kosten

KOSTEN				
	m2 BVO			Totaal
1 Grexkosten	16.875	grondwaarde residueel bepaald per m2 BVO!	445	7.507.145
Grondwaarde obv toekomstig programma (residueel na grex)	16.875		445	7.507.145
2 Bouwkosten	m2 BVO		per m2 BVO	
Bedrijfsruimte	3.882	m2 bvo	€ 922	3.578.743
Logistiek	3.539	m2 bvo	€ 1.094	3.871.338
Kantoor, innovatieafdelingen en overleg ruimten	1.694	m2 bvo	€ 1.018	1.724.492
Kantine	708	m2 bvo	€ 922	652.776
Open binnentuin / buitenruimte	276	m2 buitenruimte	€ 200	55.200
opleiding, praktijklokalen en onderdak	3.553	m2 bvo	€ 922	3.275.497
Daklandschap: groendak, zonnepanelen en waterretentie	3.553	m2 dakoppervlak	€ 150	532.890
	17.203			
Gebouwd parkeren (2 lagen)	3.500	m2 bvo	€ 728	2.548.000
Parkeren ondergronds	-	m2 bvo	€ -	-
	3.500			
				16.238.936
3 Bijkomende kosten	14,5%	bepaal obv bouwkostenkompas (15-25%)	16.238.936	2.354.646
4 Ontwikkelkosten	4%	4 - 6% van stichtingskosten excl. grond	18.593.582	743.743
5 Onvoorzien	5%	2-5% over stichtingskosten excl. grond	18.593.582	929.679
6 Bouwtijd	4%	rente per jaar (referentie BDB index)	aantal maanden 24	1.299.115
Totale kosten				29.073.264

GreX-kosten

De GREX-kosten bedragen in totaal €7.507.145. Dit bedrag komt voort uit de eerder opgestelde grondexploitatie, waarin verwervingskosten, bouwrijp maken, woonrijp maken, bijkomende kosten en rente zijn meegenomen.

Bij een totaal programma van 16.875 m² BVO komt dit neer op:

$$€7.507.145 / 16.875 \text{ m}^2 \text{ BVO} = €445 \text{ per m}^2 \text{ BVO}$$

Deze €445 per m² BVO is dus geen bouwkostenkengetal, maar een toerekening van de gemeentelijke grondexploitatiekosten aan het totale toekomstige programma.

De regel “grondwaarde o.b.v. toekomstig programma, residueel na GREX” is in deze berekening niet uitgewerkt als aparte residuele grondwaardeberekening. Er is dus geen afzonderlijke berekening gemaakt waarbij de grondwaarde is afgeleid uit de toekomstige opbrengsten minus alle ontwikkelkosten. In plaats daarvan is gewerkt met een vaste grondwaarde per m² BVO, die is opgenomen als onderdeel van de totale kostenraming. De financiële uitwerking richt zich hiermee vooral op het inzichtelijk maken van de totale kosten, opbrengsten en het uiteindelijke projectresultaat.

Bouwkosten

Voor de bouwkosten zijn de functies uit het programma gekoppeld aan passende kengetallen uit Bouwkostenkompas. Omdat scenario 1 bestaat uit een gemengd bedrijfsgebouw voor zware maakindustrie, logistiek, ondersteunende kantoorfuncties, praktijkonderwijs en gebouwd parkeren, is per functie gekeken welk kengetal het beste aansluit.

Voor de bedrijfsruimte is gekozen voor het kengetal bedrijfspand met kantoren groter dan 2.000 m². Dit past bij scenario 1, omdat de bedrijfsruimte onderdeel is van een groter bedrijfspand met ondersteunende functies. De ruimte is bedoeld voor maakindustrie en bedrijfsactiviteiten, niet voor een eenvoudige opslagloods. Daarom is het kengetal van een bedrijfspand passender dan een eenvoudige loods (Bouwkostenkompas, 2026).

Voor de logistieke ruimte is gekozen voor het kengetal distributiecentrum kleiner dan 5.000 m². De logistieke ruimte bedraagt circa 3.539 m² BVO en is bedoeld voor expeditie, goederenstromen, opslag, laden en lossen en interne logistiek. Omdat deze functie specifiek en technisch zwaarder is dan gewone bedrijfsruimte, is een distributiecentrumkengetal logischer (Bouwkostenkompas, 2026).

De kantine is gewaardeerd met hetzelfde kengetal als het bedrijfspand, namelijk €922/m². Er is niet gekozen voor een apart horecakengetal, omdat de kantine geen zelfstandige horecavoorziening is. De kantine is een interne personeelsvoorziening binnen het bedrijfsgebouw en ondersteunt de bedrijfsfunctie. De kantine is gewaardeerd met hetzelfde kengetal als het bedrijfspand, namelijk €922/m². Er is niet gekozen voor een apart horecakengetal, omdat de kantine geen zelfstandige horecavoorziening is. De kantine is een interne personeelsvoorziening binnen het bedrijfsgebouw en ondersteunt de bedrijfsfunctie.

De open binnentuin wordt niet gezien als reguliere BVO, maar wel als kostenpost. Voor deze ruimte is €200/m² aangehouden. Dit is verdedigbaar omdat de binnentuin wordt ingericht als kwalitatieve buitenruimte binnen het gebouwvolume. De kosten bestaan uit aanleg, groen, afwerking, beplanting, verblijfskwaliteit en eventuele waterbergende voorzieningen. Omdat deze ruimte geen volledig gebouwde binnenruimte is, is het kengetal lager dan de reguliere bouwkosten per m² BVO (Groendak Specialist, z.d.).

Voor de opleidings- en praktijkruimten is eveneens €922/m² aangehouden. Deze ruimten worden niet benaderd als regulier schoolgebouw, maar als praktijkgerichte onderwijsfunctie binnen een bedrijfsgebouw. De functie sluit aan bij maakindustrie en technische praktijklokalen, waardoor het kengetal voor een bedrijfspand passend blijft (Bouwkostenkompas, 2026).

Voor het daklandschap is gerekend met €150/m² dakoppervlak. Deze post omvat een combinatie van groendak, zonnepanelen en waterretentie. Omdat het dak niet alleen een standaard dakafwerking krijgt, maar ook wordt ingezet voor energieopwekking, klimaatadaptatie en waterberging, is gekozen voor een samengesteld kengetal. Dit past bij het multifunctionele karakter van het dak in scenario 1.

Gebouwd parkeren

Voor gebouwd parkeren is gerekend met 3.500 m² BVO en een kengetal van €728/m². Dit leidt tot:

$$3.500 \text{ m}^2 \times €728 = €2.548.000$$

Deze post is apart opgenomen, omdat het parkeren niet op maaiveld wordt opgelost, maar in een bovengronds parkeergebouw met twee lagen. Hierdoor ontstaat een hogere bouwkostenpost dan bij maaiveldparkeren, maar blijft er op het terrein meer ruimte beschikbaar voor logistiek, groen, waterhuishouding en technische voorzieningen. Ondergronds parkeren is niet opgenomen, omdat dit niet past bij scenario 1 en aanzienlijk hogere kosten met zich mee zou brengen (Bouwkostenkompas, 2026).

Door het gebouwde parkeren mee te nemen, stijgen de totale bouwkosten van het gebouw naar:

$$€13.690.936 + €2.548.000 = €16.238.936$$

Bijkomende kosten

Voor de bijkomende kosten is gerekend met 14,5% over de totale bouwkosten. In deze berekening zijn de bouwkosten inclusief het gebouwde parkeergebouw meegenomen. De grondslag voor de bijkomende kosten bedraagt daardoor €16.238.936.

De berekening is:

$$€16.238.936 \times 14,5\% = €2.354.646$$

Voor dit percentage is aangesloten bij het lage percentage uit Bouwkostenkompas. Binnen dit percentage zijn de kosten voor netaansluitingen buiten beschouwing gelaten, omdat in scenario 1 wordt uitgegaan van een eigen energievoorziening met batterijopslag en zonnepanelen. Hierdoor wordt geen reguliere netaansluiting als aparte kostenpost meegenomen binnen de bijkomende kosten.

De keuze voor de lage variant is verdedigbaar, omdat het programma inmiddels redelijk concreet is uitgewerkt en de bouwkosten per functie zijn onderbouwd met specifieke kengetallen. Daarnaast gaat het om één afgebakende kavelontwikkeling en niet om een complexe gebiedsontwikkeling met meerdere bouwfasen. Wel blijven er onzekerheden bestaan rond onder andere technische uitwerking, daklandschap en installaties. Deze worden apart opgevangen via de post onvoorzien.

De bijkomende kosten bestaan uit projectgebonden kosten die nodig zijn om het gebouw te realiseren, maar niet direct onder de bouwkosten zelf vallen. Hierbij kan worden gedacht aan ontwerputwerking, advieskosten, technische voorbereiding, begeleiding, coördinatie en overige projectkosten. Doordat de netaansluiting niet wordt meegenomen, komt het gehanteerde percentage uit op 14,5% (Bouwkostenkompas, 2026).

Ontwikkelkosten

Voor de ontwikkelkosten is gerekend met 4% van de stichtingskosten exclusief grond. De grondslag hiervoor bedraagt €18.593.582. Dit bestaat uit de bouwkosten inclusief gebouwd parkeren en de bijkomende kosten.

De berekening is:

$$€18.593.582 \times 4\% = €743.743$$

Er is gekozen voor 4%, omdat dit de onderkant is van de bandbreedte van 4% tot 6%. Deze keuze past bij het karakter van scenario 1. Het gaat om één duidelijk afgebakende ontwikkeling en niet om een grootschalige gebiedsontwikkeling met meerdere deelprojecten of langdurige fasering. De ontwikkelkosten hebben betrekking op projectorganisatie, planontwikkeling, coördinatie, begeleiding en aansturing van het ontwikkelproces.

Onvoorzien

Voor onvoorzien is gerekend met 5% van de stichtingskosten exclusief grond. De grondslag is opnieuw €18.593.582.

De berekening is:

$$€18.593.582 \times 5\% = €929.679$$

Er is gekozen voor 5%, omdat het ontwerp nog niet volledig technisch is uitgewerkt. Er blijven onzekerheden bestaan rondom de verdere uitwerking van het parkeergebouw, het daklandschap, installaties, materiaalkeuzes, detaillering en prijsontwikkelingen. De post onvoorzien is bedoeld om deze onzekerheden binnen de raming op te vangen. Omdat het model een bandbreedte van 2% tot 5% hanteert, is gekozen voor de bovenkant van de bandbreedte.

Bouwtijd en indexering

Voor de bouwtijd is uitgegaan van 24 maanden. Dit is passend voor een project met een hoofdgebouw, gebouwd parkeren, daklandschap en technische voorzieningen. De ontwikkeling is omvangrijker dan een eenvoudige bedrijfshal, maar niet zo groot dat een bouwtijd van 48 maanden nodig is.

Voor bouwtijd/indexering is gerekend met 4% per jaar. Deze post heeft betrekking op de verwachte stijging van bouwkosten tijdens de realisatieperiode. Omdat het project over twee jaar wordt uitgevoerd, wordt rekening gehouden met kostenontwikkeling tijdens de bouwtijd.

De uitkomst van deze post bedraagt:

$$€1.299.115$$

Deze post is dus geen gemeentelijke GREX-rente, maar een bouwkostenindexering. De GREX-rente van 2,5% staat los van deze post. De bouwtijd/indexering is bedoeld om rekening te houden met stijgende bouwkosten gedurende de uitvoering.

Totale kosten

De totale kosten komen hierdoor op €29.073.264. Deze uitkomst laat zien dat scenario 1 een forse investering vraagt, maar dat dit logisch is gezien het programma. Het plan bestaat niet alleen uit bedrijfsruimte, maar ook uit logistiek, kantoor- en innovatieruimte, praktijkonderwijs, een daklandschap, een open binnentuin en een bovengronds parkeergebouw. De hogere kosten hangen dus samen met de keuze voor intensief ruimtegebruik en een toekomstbestendige invulling van de kavel.

Voor scenario 1 zijn de opbrengsten bepaald op basis van de verkoopwaarde van het toekomstige programma. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de verschillende functies binnen het gebouw, omdat bedrijfsruimte, logistiek, kantoorruimte en praktijkruimten niet dezelfde marktwaarde hebben. De opbrengsten zijn berekend op basis van de VVO-oppervlakten, omdat dit de verkoopbare en bruikbare meters zijn.

Figuur 91
STIKO Baten

BATEN				
A PROGRAMMA				
1	Totaal gebouwde oppervlakte	m2 BVO		
	Totaal functies	16.875		
2	Programma Functie	aantal	opp m2 BVO	VVO/BVO (circa 80-90%) Totaal m2 VVO
	Bedrijfsruimte	1	3.882	87% 3.377
	Logistiek	1	3.539	87% 3.079
	Kantoor, innovatieafdelingen en overleg ruimten	1	1.694	87% 1.474
	Kantine	1	708	87% 616
	Open binnentuin / buitenruimte	1	276	87% 240
	opleiding, praktijklokalen en onderwijs	1	3.553	87% 3.091
	0	-	-	87% -
			13.651	11.876
3	Parkeren	opp m2 BVO Totaal m2 bvo		
	Gebouwd parkeren (2 lagen)	140	25	3.500
	Parkeren ondergronds	-	25	-
				3.500
B OPBRENGSTEN VERKOOP (let op dat totalen kloppen)				
1	HUUR (verkoop op basis van huur) wonen	oppervlakte	Verkoopprijs per m2	Verkoop totaal
	Bedrijfsruimte	3.377	1.976	6.672.764
	Logistiek	3.079	1.748	5.381.513
	Kantoor, innovatieafdelingen en overleg ruimten	1.474	2.604	3.837.723
	Kantine	616	1.500	923.940
	Open binnentuin / buitenruimte	240	0	-
	opleiding, praktijklokalen en onderwijs	3.091	2.424	7.492.007
	-	-	0	-
		11.876		24.307.948
	Gebouwd parkeren (2 lagen)	3.500	1.000	3.500.000
	Parkeren ondergronds	0	-	-
				3.500.000
C OPBRENGSTEN VERHUUR				
1	Opbrengsten totaal uit verkoop (huur en koop)	Oppervlakte	huurprijs	BAR Opbrengst
	Bedrijfsruimte	-	0	8,00% -
	Logistiek	-	0	8,00% -
	Kantoor, innovatieafdelingen en overleg ruimten	-	0	8,00% -
	Kantine	-	0	8,00% -
	Open binnentuin / buitenruimte	-	0	8,00% -
	opleiding, praktijklokalen en onderwijs	-	0	8,00% -
	0	-	0	8,00% -
		-		-
	parkeren maaiveld / gebouwd	1	2.100	8% 26.250
	parkeren ondergronds	100	2.100	8% 2.625.000
				2.651.250
D TOTALE OPBRENGSTEN				
	Totale opbrengsten incl. tijdscorrectie	aantal maanden tot oplevering	rente pj	totaal rente linfiatie
	Aantal maanden tot oplevering	36	2%	1.827.552
				Totaal incl btw
1	correctie Maatschappelijk / niet btw belaste prestatie	btw	excl btw	
		923.940	160.353	763.587
2	planning	30.298.845	1.827.552	32.126.397
	Totale opbrengsten			32.126.397
				obv opbrengsten
	Resultaat	3.053.132	10%	
	NB. Doelstelling		5-10%	

Bij maatschappelijke functies is de verkoopwaarde inclusief btw. Die moet je dus aftrekken om tot je daadwerkelijke opbrengsten te komen. Bij een commerciële functie is dit niet nodig. Parkeren bij BAR gaat uit van commercieel.

Omrekening van BVO naar VVO

In het programma is eerst de totale gebouwde oppervlakte omgerekend van BVO naar VVO. Hiervoor is een verhouding van 87% VVO/BVO gehanteerd. Dit percentage ligt binnen de gebruikelijke bandbreedte van 80% tot 90%. Er is gekozen voor 87%, omdat het gebouw grotendeels bestaat uit bedrijfsruimte, logistiek en praktijkruimten met relatief efficiënte plattegronden. Tegelijkertijd is niet gekozen voor 90%, omdat er ook algemene verkeersruimte, technische ruimten, trappenhuis en gedeelde voorzieningen aanwezig zijn.

De totale opbrengstgevende gebouwfuncties komen daarmee uit op 11.876 m² VVO. Het gebouwde parkeren wordt apart gewaardeerd op basis van 3.500 m² BVO, omdat parkeren niet op dezelfde manier als reguliere VVO wordt verkocht.

Referentieonderzoek verkoopprijzen

Om de verkoopprijzen per functie te bepalen, is een referentieonderzoek uitgevoerd. Per functie zijn drie vergelijkbare referenties gebruikt. Deze referenties zijn omgerekend naar een prijs per m². Vervolgens is van deze drie referenties het gemiddelde bepaald. Dit gemiddelde is gebruikt als verkoopprijs in de financiële haalbaarheid.

Tabel 33

Verkoopprijs functies

Functie	Referentie 1	Referentie 2	Referentie 3	Gemiddelde verkoopprijs
<i>Bedrijfsruimte</i>	Wilkstraat 15: €395.000 / 204 m ² = €1.936/m ² (Funda in business, 2026)	Graafstroomstraat 53-F: €245.000 / 124 m ² = €1.976/m ² (Funda in business, 2026)	Graafstroomstraat 51-G: €260.000 / 129 m ² = €2.016/m ² (Funda in business, 2026)	€1.976/m²
<i>Logistiek</i>	Linschotenstraat 18-A: €985.000 / 495 m ² = €1.990/m ² (Funda in business, 2026)	Gantelstraat 8: €435.000 / 208 m ² = €2.091/m ² (Funda in business, 2026)	Industrieweg 97-B: €475.000 / 408 m ² = €1.164/m ² (Ooms, 2026)	€1.748/m²
<i>Kantoor, innovatie en overlegruimten</i>	Industrieweg 53: €157.500 / 58 m ² = €2.716/m ² (Funda in business, 2026)	Industrieweg 59: €150.000 / 58 m ² = €2.586/m ² (Funda in business, 2026)	Industrieweg 57: €145.500 / 58 m ² = €2.509/m ² (Funda in business, 2026)	€2.604/m²
<i>Opleiding, praktijklokalen en overlegruimten</i>	Mauritsweg 42-A: €398.000 / 104 m ² = €3.827/m ² (Funda in business, 2026)	Toussaintkade 51: €750.000 / 280 m ² = €2.679/m ² (Funda in business, 2026)	De Hooie Krocht 46: €115.000 / 150 m ² = €767/m ² (Funda in business, 2026)	€2.424/m²
<i>Parkeren</i>	Piet Smitkade: €25.000 per parkeerplaats / 25 m ² = €1.000/m ² (Funda, 2026)	Jan Vrijlandtsingel PP 12: €25.000 per parkeerplaats / 25 m ² = €1.000/m ² (Funda, 2026)	Van Duylstraat: €25.000 per parkeerplaats / 25 m ² = €1.000/m ² (Funda, 2026)	€1.000/m² BVO

Voor de bedrijfsruimte zijn referenties gebruikt aan de Wilkstraat 15, Graafstroomstraat 53-F en Graafstroomstraat 51-G. Deze objecten liggen qua functie dicht bij bedrijfsruimte en zijn daarom geschikt om de verkoopwaarde van de bedrijfsruimte te onderbouwen. Het gemiddelde van deze referenties bedraagt €1.976 per m².

Voor de logistieke ruimte zijn referenties gebruikt aan de Linschotenstraat 18-A, Gantelstraat 8 en Industrieweg 97-B. Deze referenties sluiten aan bij bedrijfs- en logistieke ruimten binnen een bedrijventerreincontext. Omdat logistieke ruimte functioneler is en minder representatief dan kantoorruimte, ligt de gemiddelde verkoopprijs lager dan bij kantoorachtige functies. Het gemiddelde bedraagt €1.748 per m².

Voor de kantoor-, innovatie- en overlegruimten zijn referenties gebruikt aan de Industrieweg 53, Industrieweg 59 en Industrieweg 57. Deze objecten zijn kleiner, maar geven wel een indicatie van de waarde van kantoorachtige ruimten binnen de Spaanse Polder. Het gemiddelde bedraagt €2.604 per m². Deze waarde is hoger dan de logistieke ruimte, omdat kantoor- en innovatieruimten representatiever zijn en een hogere afwerkingskwaliteit vragen.

Voor de opleiding, praktijklokalen en overlegruimten zijn referenties gebruikt aan de Mauritsweg 42-A, Toussaintkade 51 en De Hooie Krocht 46. Deze referenties zijn gebruikt omdat de opleidingsfunctie in scenario 1 praktijkgericht is en niet als standaard schoolgebouw wordt gewaardeerd. De functie lijkt meer op praktijkruimte, werkruimte en ondersteunende overlegruimte binnen een bedrijfsomgeving. Het gemiddelde van deze referenties bedraagt €2.424 per m².

De kantine is gewaardeerd op €1.500 per m². Hiervoor is geen apart referentieonderzoek gebruikt, omdat de kantine geen zelfstandige commerciële horecafunctie is. De kantine is een interne ondersteunende voorziening binnen het bedrijfspand en wordt daarom lager gewaardeerd dan bedrijfsruimte, kantoorruimte en praktijklokalen.

De open binnentuin/buitenruimte is op €0 per m² gezet. Deze ruimte is open en onoverdekt en vormt daardoor geen reguliere verkoopbare binnenruimte. De binnentuin draagt wel bij aan verblijfskwaliteit en uitstraling, maar levert geen directe verkoopopbrengst op.

Voor het gebouwde parkeren is gerekend met €1.000 per m² BVO. Dit is gebaseerd op actuele Rotterdamse parkeerreferenties van circa €25.000 per parkeerplaats. Omdat het parkeergebouw in scenario 1 25 m² per parkeerplaats omvat, inclusief rijruimte en interne circulatie, is deze waarde omgerekend naar €1.000 per m² BVO. Er is gekozen voor de onderkant van de marktbandbreedte, omdat het parkeergebouw onderdeel is van het bedrijfstvastgoed en niet als zelfstandige betaalde parkeergarage wordt geëxploiteerd.

Opbrengsten verhuur

In deze berekening zijn geen huuropbrengsten opgenomen. Scenario 1 gaat uit van verkoop van het toekomstige bedrijfspand inclusief het gebouwde parkeergebouw. Het parkeergebouw wordt dus niet apart verhuurd of geëxploiteerd als betaalde parkeervoorziening. Werknemers en bezoekers betalen niet afzonderlijk voor de parkeerplaatsen. De waarde van het parkeren is daarom verwerkt binnen de verkoopopbrengsten en niet binnen de huuropbrengsten.

Hierdoor wordt voorkomen dat het parkeergebouw dubbel wordt meegerekend: één keer als verkoopwaarde en nogmaals als huurinkomst.

Tijdscorrectie opbrengsten

Voor de opbrengsten inclusief tijdscorrectie is gerekend met 36 maanden tot oplevering en een jaarlijkse opbrengstenstijging van 2%. De periode van 36 maanden omvat de verdere planuitwerking, vergunning vorming, verkoop-/contractvorming en realisatie.

Voor het percentage van 2% per jaar is aangesloten bij de Programmabegroting (gemeente Rotterdam, 2026) van de gemeente Rotterdam. In de paragraaf Grondbeleid staat dat de gemeente bij grondexploitaties rekent met prijsontwikkelingen en langjarige gemiddelden voor kosten- en opbrengstenstijging. De gemeente hanteert daarin een opbrengstenstijging van 2% voor 2025 en 2026. Daarom is 2% per jaar als uitgangspunt gebruikt voor de tijdscorrectie van de opbrengsten.

Bij een periode van 36 maanden betekent dit een correctie van:

$$3 \text{ jaar} \times 2\% = 6\%$$

De tijdscorrectie bedraagt in het model €1.827.552. Hierdoor stijgen de totale opbrengsten naar €32.126.397.

Betekenis van de uitkomst

De batenberekening laat zien dat scenario 1 een totale opbrengst heeft van €32.126.397 inclusief tijdscorrectie. Deze opbrengst bestaat uit de verkoopwaarde van de bedrijfsruimte, logistieke ruimte, kantoor- en innovatieruimten, kantine, praktijk-/opleidingsruimten en het gebouwde parkeren.

In de kostenberekening kwam het totaal uit op €29.073.264. Het resultaat bedraagt daardoor:

$$€32.126.397 - €29.073.264 = €3.053.132$$

Dit betekent dat scenario 1 op basis van de gehanteerde uitgangspunten een positief resultaat oplevert van circa €3,05 miljoen. Omgerekend is dit ongeveer 10% van de opbrengsten. De uitkomst laat zien dat het scenario financieel haalbaar lijkt, omdat de verwachte verkoopopbrengsten hoger liggen dan de geraamde kosten.

Tegelijkertijd moet deze uitkomst worden gelezen als een globale haalbaarheidsraming. De uitkomst is gevoelig voor wijzigingen in bouwkosten, verkoopprijzen, rente, indexering en technische uitwerking. Vooral de verkoopprijzen per m² en de kosten voor gebouwd parkeren, daklandschap en kade/terrein blijven bepalend voor het uiteindelijke resultaat.

HOOFDSTUK 11.4 CONCLUSIE

Op basis van de financiële haalbaarheidsberekening kan worden geconcludeerd dat scenario 1 financieel positief uitkomt. Het scenario gaat uit van een totale kaveloppervlakte van 14.547 m² en een totaal programma van 16.875 m² BVO. Hierdoor

ontstaat een FSI van 1,16, wat laat zien dat de kavel intensiever wordt benut dan wanneer alleen op maaiveld zou worden ontwikkeld. Dit sluit aan bij de doelstelling om de schaarse ruimte op bedrijventerreinen beter te benutten.

De totale stichtingskosten bedragen €29.073.264. Deze kosten bestaan uit de GREX-kosten, bouwkosten, bijkomende kosten, ontwikkelkosten, onvoorziene kosten en bouwtijd/indexering. De GREX bedraagt €7.324.044 exclusief rente en komt omgerekend neer op ongeveer €445 per m² BVO programma. De totale investering van de gemeente voor bouw- en woonrijp maken bedraagt eveneens circa €445 per m² BVO. Dit laat zien dat de gemeentelijke kosten aanzienlijk zijn, vooral door de grondwaarde, bodemsanering, terreinverharding, kadebescherming en technische voorzieningen.

Figuur 92
Samenvatting

Totaal perceel	14.547	m2 bvo			
Totaal programma	16.875	m2 bvo			
FSI	1,16				
Aantal parkeerplaatsen	140	pp			
Totaal investering gemeente Bouw en woonrijp maken	445	EUR			
Maatschappelijke bijdrage	445				
Totale stichtingskosten	29.073.264	EUR			
Totale opbrengsten	32.126.397	EUR			
GREX	7.324.044		445 EUR/m2 bvo programma	503 EUR m2 kavel	
Grondbod	-		0 EUR/m2 bvo	0 EUR/m2 kavel	
Project resultaat	3.053.132		10% doelstelling 5 - 15%		
Totale projecttijd (bouw en woonrijp en realisatie)	36	maanden			
Totale ontwikkeltijd (opbrengsten)	36	maanden			

		gem opp BVO
Aantal functies	5	3.375
Oppervlakte onbenut (footprint gem 6 verd)		6736,314286

parkeernorm	121	pp/m2 BVO
-------------	-----	-----------

Aan de opbrengstenkant is gerekend met verkoopopbrengsten op basis van referentieonderzoek per functie. De totale opbrengsten komen uit op €32.126.397. Daarmee ligt de opbrengstwaarde hoger dan de totale kosten. Het projectresultaat bedraagt:

$$€32.126.397 - €29.073.264 = €3.053.132$$

Dit betekent dat scenario 1 een positief resultaat oplevert van circa €3,05 miljoen. Omgerekend is dit ongeveer 10% van de opbrengsten. Daarmee valt het resultaat binnen de doelstelling van 5% tot 15%. Financieel gezien kan het scenario daarom als haalbaar worden beschouwd.

Wel moet worden benadrukt dat de marge niet extreem ruim is. De haalbaarheid blijft gevoelig voor veranderingen in bouwkosten, verkoopprijzen, rente, indexering en technische uitwerking. Vooral posten zoals het gebouwde parkeren, het daklandschap, de kadebescherming en de verkoopwaarden per functie hebben veel invloed op het eindresultaat. Als deze kosten hoger uitvallen of de verkoopprijzen lager blijken te zijn, kan het resultaat afnemen.

Tegelijkertijd laat de berekening zien dat het intensief benutten van de kavel financieel gunstig werkt. Door meerdere functies te stapelen en parkeren gebouwd op te lossen, wordt meer BVO gerealiseerd dan het terreinoppervlak zelf. Hierdoor worden de kosten over meer vierkante meters verdeeld. Scenario 1 combineert daarmee een ruimtelijk efficiënte invulling met een positief financieel resultaat.

Samenvattend kan worden gesteld dat scenario 1 op basis van de gehanteerde uitgangspunten financieel haalbaar en ruimtelijk verdedigbaar is. Het scenario vraagt een forse investering, maar levert ook voldoende opbrengstwaarde op om de kosten te dekken en een positief projectresultaat te behalen. Daarmee vormt scenario 1 een realistische voorkeursrichting voor de herontwikkeling van de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven.

BIJLAGE 17: UITWERKING INTERVIEWS

In deze bijlage worden de uitgewerkte interviews weergegeven die zijn afgenomen voor dit onderzoek. De interviews zijn gebruikt om aanvullende praktijkinformatie te verzamelen over het functioneren van de Spaanse Polder en de ontwikkelmogelijkheden van de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven. De gesprekken geven inzicht in ervaringen vanuit de dagelijkse praktijk, maar ook in gemeentelijke afwegingen rondom kaveluitgifte, passende bedrijvigheid, ruimtelijke kwaliteit en uitvoerbaarheid.

Er is gekozen voor interviews omdat niet alle informatie uit documenten, kaarten of beleidsstukken naar voren komt. Onderwerpen zoals parkeerdruk, veiligheid, overlast, het dagelijks gebruik van de openbare ruimte en de beoordeling van toekomstige ontwikkelingen worden juist duidelijker door gesprekken met mensen die direct bij het gebied betrokken zijn. De interviews hadden een semigestructureerd karakter. Dit betekent dat vooraf onderwerpen en vragen zijn opgesteld, maar dat er tijdens de gesprekken ruimte was om door te vragen op relevante punten die naar voren kwamen.

De resultaten uit de interviews zijn gebruikt ter ondersteuning van onder andere de gebiedsanalyse, stakeholdersanalyse, het programma van eisen en de scenarioanalyse. Om de informatie uit de interviews overzichtelijk te verwerken, zijn de uitspraken gecodeerd aan de hand van kleurenlabels. Hierdoor is zichtbaar welke onderwerpen per respondent naar voren kwamen en hoe deze bijdragen aan de onderbouwing van het onderzoek.

LABELS

Voor het analyseren van de interviews is gewerkt met kleurenlabels. Deze labels zijn gebaseerd op de belangrijkste onderwerpen uit de topiclijst en sluiten aan op de thema's die binnen het onderzoek centraal staan. Door de interviews te coderen met kleurenlabels konden uitspraken per onderwerp worden geordend en vergeleken. Dit maakte het mogelijk om snel te zien welke thema's veel terugkwamen en welke respondenten vooral informatie gaven over bepaalde onderdelen.

De labels hebben betrekking op zowel het huidige functioneren van de Spaanse Polder als op de toekomstige ontwikkeling van de kavel. Zo gaan enkele labels over praktische knelpunten in het gebied, zoals bereikbaarheid, parkeren, veiligheid en openbare ruimte. Andere labels richten zich meer op ontwikkelvoorwaarden, zoals beoordelingscriteria, milieucategorieën, kadeontwikkeling, kaveluitgifte en netcongestie. In tabel 34 zijn de gebruikte kleurenlabels toegelicht.

Tabel 34

Kleurenlabels

Labels	Kleur
Bereikbaarheid: Dit onderdeel gaat in op hoe de bereikbaarheid van de Spaanse Polder wordt ervaren. Er wordt gekeken naar de verbinding met uitvalswegen, de toegankelijkheid voor werknemers en vrachtverkeer en eventuele knelpunten in de doorstroming binnen het gebied.	
Parkeersituatie: Dit onderdeel richt zich op de beschikbaarheid en organisatie van parkeervoorzieningen in het gebied. Er wordt onderzocht of bedrijven voldoende parkeerruimte hebben, of er sprake is van parkeeroverlast in de openbare ruimte en welke invloed dit heeft op het functioneren van bedrijven.	
Veiligheid en criminaliteit: Binnen dit onderdeel wordt gekeken naar hoe veilig het gebied wordt ervaren door ondernemers en werknemers. Hierbij wordt ingegaan op criminaliteit, overlast, toezicht en de aanwezigheid van handhaving of beveiliging in de Spaanse Polder.	
Openbare ruimte en uitstraling: Dit onderdeel onderzoekt de kwaliteit en uitstraling van de openbare ruimte. Er wordt gekeken naar onderhoud, netheid, inrichting van straten en trottoirs en de mate waarin de buitenruimte aansluit bij het gebruik als bedrijventerrein.	
Inrichting en dagelijks gebruik: Dit onderdeel richt zich op hoe het gebied in de praktijk wordt gebruikt in relatie tot de ruimtelijke inrichting. Er wordt gekeken naar de balans tussen de bedoeling van het gebied (bedrijvigheid/logistiek) en het daadwerkelijke gebruik, zoals parkeren, laden en lossen en opslag in de openbare ruimte.	
Beoordelingscriteria en puntentoekenning: Dit onderdeel gaat in op de manier waarop de gemeente bedrijven beoordeelt bij de uitgifte van een kavel. Er wordt gekeken naar de criteria waarop bedrijven punten kunnen krijgen, zoals economische waarde, duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit, werkgelegenheid en aansluiting op gemeentelijke ambities.	
Milieucategorie, maakindustrie en passend bedrijf: Dit onderdeel richt zich op de vraag welk type bedrijf passend is voor de Spaanse Polder. Hierbij wordt gekeken naar de gewenste milieucategorie, de voorkeur voor maakindustrie en het principe van het juiste bedrijf op de juiste plaats. Bedrijven met een hogere milieucategorie of productiegerichte functie sluiten hierbij beter aan op de functie van het bedrijventerrein.	
Kadeontwikkeling en watergebondenheid: Dit onderdeel gaat in op de ligging van de kavel aan het water en de mogelijkheden om deze ligging functioneel te benutten. Er wordt gekeken	

naar de haalbaarheid van kadeontwikkeling, de staat van bestaande kades, de kosten van aanleg of versterking en de mate waarin een bedrijf daadwerkelijk gebruik kan maken van vervoer of activiteiten over water.	
Kaveluitgifte en tenderprocedure: Dit onderdeel richt zich op het proces waarmee gemeentelijke kavels op de markt worden gebracht. Hierbij wordt ingegaan op openbare selectieprocedures, inschrijving door bedrijven, minimumeisen, ontwikkelovereenkomsten en de uiteindelijke keuze voor een partij op basis van transparante en objectieve criteria.	
Netcongestie en energiehaalbaarheid: Dit onderdeel onderzoekt de invloed van beperkte netcapaciteit op de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Er wordt gekeken naar de beschikbaarheid van een energieaansluiting, de haalbaarheid van nieuwe bedrijfsontwikkelingen en mogelijke oplossingen zoals zelfvoorzienende energieopwekking, samenwerking met omliggende bedrijven of alternatieve energievoorzieningen.	

RESPONDENTEN

Voor de interviews zijn respondenten gekozen die vanuit verschillende perspectieven naar de Spaanse Polder en de kanszone kijken. Er is bewust gekozen voor een combinatie van praktijkrespondenten en gemeentelijke respondenten. De wijkagent en ondernemers geven vooral inzicht in het dagelijks functioneren van het gebied, zoals veiligheid, overlast, parkeren, bereikbaarheid en de staat van de openbare ruimte. Deze informatie is belangrijk om te begrijpen hoe het gebied in de praktijk wordt gebruikt en welke knelpunten ondernemers ervaren.

De gemeentelijke respondenten zijn gekozen omdat zij meer inzicht geven in de ontwikkelrichting, kaveluitgifte, beoordelingscriteria en randvoorwaarden vanuit de gemeente Rotterdam. Deze gesprekken waren belangrijk voor de onderbouwing van het programma van eisen en de scenarioanalyse. Niet iedere respondent heeft over alle onderwerpen evenveel informatie gegeven. Daarom is in de coderingstabel per onderwerp aangegeven welke respondent relevante informatie heeft aangeleverd. In tabel 35 is een overzicht opgenomen van de respondenten en hun functie.

Tabel 35

Tabel met respondenten

Interview	Respondent	Naam en functie
Interview 1	Respondent 1	Britt Kammeraat Wijkagent Spaanse Polder
Interview 2	Respondent 2	Ferry Brakel Ondernemer – eigenaar Machinefabriek Poot
Interview 3	Respondent 3	Marc Rijdsdijk Ondernemer – eigenaar SBR Vloeren
Interview 4	Respondent 4	Evgueni Beenhakker Markt- en contractspecialist – gemeente Rotterdam
	Respondent 5	Anna Schenderling Gebiedsadviseur Ruimtelijke economie – gemeente Rotterdam
Interview 5	Respondent 6	Sharon van Veen

CODERING

In deze coderingstabel staan de topics op de y-as en de respondenten op de x-as. Per cel is kort weergegeven wat de respondent over het betreffende onderwerp heeft benoemd. Een x betekent dat het onderwerp niet duidelijk of niet inhoudelijk is besproken. Hierdoor wordt zichtbaar welke thema's vooral door ondernemers en de wijkagent zijn benoemd en welke onderwerpen vooral terugkomen in de gesprekken met gemeentelijke respondenten.

Tabel 36

Codering interviews

Topics	B. Kammeraat (R1)	F. Brakel (R2)	M. Rijdsdijk (R3)	E. Beenhakker (R4)	S. van Veen (R5)
Bereikbaarheid	x	Uitvalswegen maken het gebied aantrekkelijk.	Bereikbaarheid was reden voor vestiging.	x	x

Parkeersituatie	Handhaving op parkeren blijft lastig.	Parkeerdruk komt ook van buitenaf.	Openbare ruimte wordt als parkeerplek gebruikt.	x	x
Veiligheid en criminaliteit	Vooraf avond en nacht zijn kwetsbaar.	Overlast en dumping zorgen voor onveiligheid.	Inbraak heeft direct impact gehad.	x	x
Openbare ruimte en uitstraling	Afval en voertuigen versterken verloederend.	Afval blijft soms lang liggen.	Onderhoud van stoepen blijft achter.	Ruimtelijke kwaliteit wordt vastgelegd in randvoorwaarden.	Uitstraling weegt mee bij beoordeling.
Inrichting en dagelijks gebruik	Drempels en afsluitingen remmen straatracen.	Langparkeerders verstoren het dagelijks gebruik.	Laden, lossen en parkeren lopen door elkaar.	De kavel moet efficiënt worden benut.	Marktconsultatie kan passende gebruikers tonen.
Beoordelingscriteria en puntentoekenning	x	x	x	Minimumeisen en scores bepalen de selectie.	Tendercriteria bepalen de beste inschrijving.
Milieucategorie, maakindustrie en passend bedrijf	x	x	x	Hogere milieuruimte moet passend worden gebruikt.	Hoge milieucategorie is schaars en waardevol.
Kadeontwikkeling en watergebondenheid	x	x.	x	Kadegebruik telt alleen als het echt benut wordt.	x
Kaveluitgifte en tenderprocedure	x	x	x	Kavelpaspoort vormt basis voor selectie.	Inschrijving wordt beoordeeld op kwaliteit.
Netcongestie en energiehaalbaarheid	x	x	x	Netcongestie vraagt om slimme energiekeuzes.	Energieoplossingen kunnen onderscheidend zijn.

INTERVIEW 1 WIJKAGENT SPAANSE POLDER

Respondent: Britt Kammeraat

Interviewers: Dana Rijsdijk, Bob van der Marel

Datum interview: 27 maart 2026

Inleiding

Op 27 maart 2026 is een interview afgenomen met Britt Kammeraat, wijkagent van de Spaanse Polder. Het interview is uitgevoerd door Dana Rijsdijk en Bob van der Marel in het kader van het onderzoek naar de ruimtelijke, functionele en veiligheid gerelateerde situatie van de Spaanse Polder.

Het doel van dit interview was om vanuit veiligheidsperspectief inzicht te verkrijgen in de huidige situatie binnen het bedrijventerrein. Hierbij is onder andere gekeken naar thema's zoals criminaliteit, parkeerdruk, straatracen, handhaving, gebruik van de openbare ruimte en de veiligheidsbeleving van ondernemers binnen het gebied. Daarnaast bood het interview inzicht in de samenwerking tussen ondernemers, politie en gemeente en de manier waarop veiligheidsvraagstukken binnen de Spaanse Polder worden aangepakt.

Het interview is afgenomen in de vorm van een semigestructureerd interview. Hierbij zijn vooraf verschillende hoofdthema's opgesteld, terwijl er tegelijkertijd ruimte was om door te vragen op relevante onderwerpen en praktijkervaringen van de respondent. Hierdoor konden zowel gerichte als verdiepende inzichten worden verzameld die relevant zijn voor het onderzoek en de toekomstige ontwikkeling van de Spaanse Polder.

Dana Rijsdijk

Nou, eigenlijk als eerste vraag of u dan kort iets kunt vertellen over uw rol als wijkagent in de Spaanse Polder.

Britt Kammeraat

Jij mag gewoon je zeggen hoor, ik ben even oud denk ik. Ja, ik ben wijkagent in de Spaanse polder. Inmiddels anderhalf jaar. Mijn rol is in principe om het allemaal een beetje leefbaar te houden in de Spaanse polder. Samen met partners zoals de gemeente of andere partijen. En binnen de politieorganisatie zeg maar verbindende rol dat de noodhulp, dus die de 112 meldingen rijden, dat zij weten wat ze in de wijk moeten doen en wat de probleemstellingen zijn voor ons.

Dana Rijsdijk

En als we dan kijken naar het type gebied, wat is Spaan Polder dan vanuit een veiligheidsperspectief?

Britt Kammeraat

Waar doel je dan op?

Dana Rijsdijk

Ja, echt qua veiligheid of het gewoon een veilig gebied is of juist helemaal niet.

Britt Kammeraat

Ja, veiligheid is natuurlijk een beetje subjectief. Maar kijk, het is alleen maar bedrijventerrein, dus we hebben verder geen woningen. Tenminste er is wel wat, maar in principe is er natuurlijk geen woongebied. Wat dat betreft is het best wel lastig om te pinpointen wie er allemaal in Spaans Polder komen. Want ze komen en gaan ook in de avond- en nachturen. Dus dat is wisselend. Maar goed, qua veiligheidsgevoel hebben alle ondernemers wel redelijk goed contact met elkaar. Doordat het heel veel bedrijven zijn heb je wel heel veel camera's. Dus als er iets gebeurt staat er vaak ook wel iets op de beveiligingscamera's. Dus ja, wat dat betreft, ik denk dat we het aardig veilig houden met z'n allen.

Dana Rijsdijk

En welke problemen komen er dan in het gebied het meeste voor qua veiligheid?

Britt Kammeraat

Ik denk dat het veiligheidsgevoel het meest ondermijnd wordt door wat er in de avond- en nachturen gebeurt. Er wordt best wel gehangen in de Spaanse polder en het is natuurlijk ook op zich voor hen een goede plek. Want zij hebben het idee dat ze mensen niet echt tot last zijn. Maar goed, er blijft wel heel veel lachgas achter en er wordt gedeald. Dus dat zijn natuurlijk wel problemen. En of dat echt de veiligheid voor de ondernemers ondermijnt, dat is dan de tweede vraag. Maar dat is wel denk ik waardoor s'avonds en s'nachts minder veilig ervaren wordt.

Dana Rijsdijk

En zijn er dan ook bepaalde locaties of straten waar die mensen dan relatief vaker blijven hangen?

Britt Kammeraat

Je hebt op de industrieweg zeg maar, dat ligt ook vlakbij de Giessenweg, daar heb je allemaal van die zijstraten, zoals de Keenstraat en de Breevaartstraat. Als je die zeg maar naar de kant van Overschie helemaal uit rijdt, dan heb je aan het einde stuit je eigenlijk op het water.

Dana Rijsdijk

Ja, daar zijn we één keer langs geweest inderdaad.

Britt Kammeraat

Ja, en daar ligt ook heel vaak heel veel lachgas en daar staan ze vaak. Dus dat zijn wel plekken waar ze regelmatig hangen. Onder de Giessenbrug was het in eerste instantie ook zo, alleen dat is wel aangepast omdat we met z'n allen heel hard aan gewerkt hebben om daar beton te krijgen zodat het éénrichting is en dat ze daar niet meer gaan racen.

Dana Rijsdijk

Ja, we hadden inderdaad vernomen dat er veel straatraces georganiseerd werden, vooral 's avonds.

Britt Kammeraat

Ja, jongen jongen. Ja, er werden een hele evenement georganiseerd. Het was wel gezellig, maar het liep wel eens zn spui gaten uit.

Dana Rijsdijk

Ja, snap ik. Zijn er dan ook echt specifieke zorgen die bedrijven dan vaak bij jullie melden als zij weer aankomen in de ochtend?

Britt Kammeraat

Het meeste wat we vanuit ondernemers terugkrijgen als zij ochtends bij een bedrijf komen is wel met betrekking tot het afval dat ze achterlaten in de nachtelijke uren en de avonduren. En de lachgasflessen die achterblijven. Ja, dat ziet er niet heel representatief uit als je dan bij een bedrijf aankomt.

Dana Rijsdijk

Nee ja, en dan hebben we natuurlijk die plekken waar voornamelijk dat lachgas en alles wordt gebruikt. Maar zijn dit dan ook plekken die volgens jou dan meer aandacht verdienen? Vanuit het veiligheidsperspectief, zeg maar.

Britt Kammeraat

Ja daar zetten wij ook wel op in. Vanuit de politie doen we acties organiseren, zeg maar. In april hebben we er nu weer eentje staan en dan is het echt volledig gefocust op lachgas om te kijken of een beetje het lachgas gebruiken en het dealen enzo onder controle kunnen houden.

Dana Rijsdijk

En wordt er dan ook vanuit jullie samen met de bedrijven in Spaanse Polder samengewerkt in die veiligheid of is dat echt vanuit jullie?

Britt Kammeraat

Nee, dat is wel echt samen want we leggen ook de verantwoordelijkheid terug bij de ondernemer want wij vinden ook dat zij voor een stukje moeten zorgen waar wij weer mee kunnen werken zoals die beveiligingscamera's et cetera. Dus als die bij bedrijven niet hangen en we krijgen wel klachten van hen dan gaan we wel langs hun om te overleggen van goh er wordt heel veel gemeld maar wat doen jullie er zelf aan, want we zijn er niet 24-7 en we hebben zoveel bedrijven nee dat gaat allemaal niet, dus ze moeten ook wel zelf een stukje geven en dan kunnen ze weer een stukje nemen.

Dana Rijsdijk

Even kijken jij had dan ook nog deze vraag he?

Bob van der Marel

Ja dat was ook een beetje van dat straatraces waar dat gebeurt nu niet meer zoveel.

Britt Kammeraat

Nee klopt, de gemeente is echt wel in een samenwerking geweest tussen meerdere ketenpartners om het uiteindelijk voor elkaar te krijgen, voornamelijk vanuit de gemeente en politie. De gemeente die heeft nu ervoor gezorgd dat het inderdaad een richting is aan de binnenzijde van de Giessenweg, bij de parkeerhaven zeg maar dat liep eerst door naar de openbare weg. Dus dan konden ze gewoon rondjes blijven racen. En nu is het één richting, dus is het voor hun lastiger. Want als wij daar controleren, kunnen ze niet weg. Of moeilijker weg. Dus ja, dat vinden ze niet fijn. En ze hebben een container geplaatst aan de buitenzijde en drempels, zodat het racen sowieso moeilijker maakt.

Dana Rijdsdijk

Zijn er dan ook bestaande maatregelen op het moment die dan misschien nog niet voldoende helpen in de Spaanse Polder?

Britt Kammeraat

Nou kijk, wij zitten ook natuurlijk allemaal met capaciteit, handhaving, politie, etcetera. Dus je zou het liefst helemaal als wijkagent zijn, dan wil je gewoon dat er eigenlijk 24-7 mensen rondlopen in de wijk. Want dat maakt wel dat we meer kunnen controleren en dat staat er ook meer in de systemen. **Dus je ontkomt er niet aan dat er natuurlijk gedeald wordt en dat is in een woonwijk net zo goed.** Maar ja, het liefst hebben we natuurlijk altijd meer mensen. Want als je meer mensen hebt, dan hebben we ook gewoon meer pakkans.

Dana Rijdsdijk

Er wordt veel geparkeerd op de openbare weg ook nu, bij de Giesweg. Hindert dat ook de veiligheid?

Britt Kammeraat

Ja, kijk, hindert het de veiligheid? Op het moment, **kijk, het parkeren zelf laten we ook voor een deel bij de gemeente liggen, bij de handhaving. En als we het zelf constateren, natuurlijk doen we daar wat mee. Alleen in de kern proberen we dat wel te overleggen met hen ook. Omdat we ook gewoon boa's hebben die voor de Spaanse polder zijn. En kijk, bij de politie is het ook zo, op het moment dat er heel veel over gemeld wordt, dan hebben we een probleem. Wordt er niet gemeld, hebben we in de kern nog niet zo'n probleem. Maar goed, mag het? Nee. Dus we proberen er wel op te handhaven.**

Bob van der Marel

Ja, dus wat je zegt, je bent wel voorstander van parkeerplaatsen op eigen terrein dan?

Britt Kammeraat

Nou ja, het liefst wel, want als je het hebt over eigen terrein, in Noordwest bijvoorbeeld bedrijventerrein naast Spaanse Polder, daar heb je bij de Kyotoweg en nog wel wat wegen, heb je van die haventjes wat eigenlijk helemaal eigen terrein is. Dus op het moment dat wij daar zeg maar gasten zien hangen of weet ik veel wat, dan heb je ook iets meer om mee te slaan. Want dan is het gewoon van ja, dit is eigen weg. Als je hier niks te zoeken hebt, dan ga je hier gewoon weg. En is het openbare weg, ja, als zij daar staan en ze doen in principe niks verkeerd. En ze zijn al tien keer gecontroleerd, dan snap ik dat zij denken, ja, pleur jij maar even op. Dus dan is het iets lastiger om ze weg te sturen, want ja, ze mogen er zijn als ze niks strafbaars doen.

Dana Rijdsdijk

Ja, wij willen inderdaad wel voor het nieuwe object dan kijken of we kunnen steven naar gewoon volledig inpandige parkeeroplossing. Ja, dat ze niet extra op de straat belanden.

Britt Kammeraat

En dan hebben we ook iets minder last van voertuigen die gewoon al drie jaar er staan. Want die moeten nu weggesleept worden door de gemeente vaak. Ja. Maar dat kost heel veel capaciteit en heel veel tijd, want je mag het niet na één keer constateren weghalen. Dus ja, voordat die auto's weer opgehaald zijn, ja, dan heb je ook weer een verloederd straatbeeld een beetje, als al die auto's daar blijven staan.

Dana Rijdsdijk

Ja, dan hebben we eigenlijk alleen nog de vraag of jij dan iets belangrijk vindt om mee te geven aan ons over veiligheid van criminaliteit verder nog, dat we echt moeten weten.

Britt Kammeraat

Ja, ik denk dat je het dan vooral moet specificeren op jullie plan toch, met dat inpandig parkeren, et cetera.

Dana Rijdsdijk

Ja, het is voor ons gewoon echt het plan dat we daar gewoon iets willen ontwikkelen wat ook gebruik gaat maken van die kavel. Dus het wordt gewoon zware maakindustrie, dus we weten dan nu al dat daar gewoon veel vrachtwagens dan heen zouden moeten kunnen.

Britt Kammeraat

Ja, ik denk alleen dat we dan ook gekeken moeten worden hoe de beveiliging daarvan is. Want op het moment dat, zeg maar, bij die Kyotoweg is het wel eigen terrein. Er staat een bordje eigen terrein, maar er zijn geen slagbomen. Het is niet afgebakend, helemaal niks. Dus in principe kan je er wel zo op rijden. Dus hoeveel moeite moet men dan doen om alsnog op jouw terrein te komen? Dat is natuurlijk ook wel weer een beetje, ja, dan zou ik het wel gevoel met camera's hangen en in ieder geval hekken zodanig dat mensen onbevolkt er niet zomaar doorkomen.

Bob van der Marel

Ja precies.

Britt Kammeraat

Anders heeft het nog niet zo heel veel zin. Dat hebben we ook aan hun al meegegeven, maar het is dan ook een beetje wat ze er zelf mee doen.

Dana Rijsdijk

Ja, oké. Ik denk dat dat hem voor ons wel was.

Britt Kammeraat

Ja, mooi.

Dana Rijsdijk

Ja, verder moeten we dan nog een aantal bedrijven gaan interviewen in de Spaanse Polder.

Britt Kammeraat

Het gaat natuurlijk bij jullie nu over de Giessenweg toch? Maar goed, misschien is het nog handig om dat natuurlijk bij de Kyotoweg allemaal eigen terrein is, om die gewoon extra te doen. Omdat je dan al weet dat dat eigen weg is en dan gewoon te vragen van, goh, maar hoe denken jullie er zelf over?

Bob van der Marel

Ja dat is zeker een goede vraag.

Britt Kammeraat

Dan hebben we in ieder geval een bedrijf waarbij het zo is en dan kunnen we kijken van wat vindt de ondernemer zelf, want daar is het nog niet afgehekt of iets.

Dana Rijsdijk

Ja, we wilden ook langs het zandhandel bedrijf gaan, want zij al als enige bedrijf daar gebruik maken van de watergondelkavel. Dus dan willen we daar ook vragen aan stellen. Dan komen we zo heel ver denk ik.

Britt Kammeraat

Ja, top

Bob van der Marel

Super, dan stop ik hem hier.

INTERVIEW 2 EIGENAAR MACHINEFABRIEK POOT

Respondent: Ferry Brakel

Interviewers: Dana Rijdsdijk, Walid Omar, Bob van der Marel

Datum interview: 3 april 2026

Inleiding

Op 3 april 2026 is een interview afgenomen met een ondernemer uit de Spaanse Polder die al ruim 32 jaar actief is binnen het gebied met het metaalbewerkend familiebedrijf Machinefabriek Poot. Het interview is uitgevoerd door Dana Rijdsdijk, Bob van der Marel en Walid Omar in het kader van het onderzoek naar de ruimtelijke, functionele en economische situatie van de Spaanse Polder.

Het doel van dit interview was om inzicht te verkrijgen in de dagelijkse praktijk van ondernemers binnen het gebied en de manier waarop zij de Spaanse Polder ervaren. Hierbij is onder andere ingegaan op thema's zoals bereikbaarheid, parkeersituatie, veiligheid, criminaliteit, openbare ruimte en de toekomstige ontwikkeling van het bedrijventerrein. Daarnaast is gekeken naar de manier waarop de huidige inrichting van het gebied aansluit op de behoeften van bedrijven en welke knelpunten ondernemers hierbij ervaren.

Het interview is afgenomen in de vorm van een semigestructureerd interview. Hierbij zijn vooraf verschillende hoofdthema's opgesteld, terwijl er tegelijkertijd ruimte was om door te vragen op ervaringen en praktijkvoorbeelden van de respondent. Hierdoor konden zowel gerichte als verdiepende inzichten worden verzameld die bijdragen aan het onderzoek en de toekomstige ontwikkelvisie voor de Spaanse Polder.

Bob van der Marel

Zo, ja die doet het. Kijk. Oké, nou. De eerste vraag. Kun je kort wat vertellen over uw bedrijf en hoe lang u al gevestigd bent in de Spaanse polder?

Ferry Brakel

Ja, wij zijn een metaalbewerkend bedrijf. Eigenlijk, we doen alles op het gebied van metaalbewerking. Instructiewerk, plaatwerk, draaien, freeswerk. En we zijn voor heel veel bedrijven ook hier in de Spaanse Polder bezig. Veel reparatiewerk op het nieuwbouw. Ook het vastgoed hier in de stad, in Rotterdam ook veel, Den Haag, Schiedam en dat soort dingen. We zijn hier al 32 jaar, gevestigd.

Bob van der Marel

Dat is een lange tijd

Ferry Brakel

Ja, een lange tijd. Het is een familiebedrijf, het was van mijn oom en ik heb het overgenomen van hem. We zijn toen samen begonnen en hij is op een gegeven moment uit gegaan. Ik doe het nu verder. We hebben ook meegemaakt hier in de Spaanse polder.

Bob van der Marel

Oké dat kan ik me voorstellen ja, wat waren destijds de redenen om hiervoor te kiezen, deze locatie?

Ferry Brakel

Ja, het stond toen te koop, het bedrijf. Nee, maar goed, het is wel een hele goede locatie, want het zijn hele goede uitvalswegen.

Bob van der Marel

Ja precies, goed bereikbaar.

Ferry Brakel

Heel goed bereikbaar, ja. We hebben heel veel klanten, ook servicemonteurs, die op de weg zitten, die wat reparatiewerk hebben. Die komen de snelweg af en rijden gelijk hier. Dus de bereikbaarheid is goed.

Bob van der Marel

Ja dat is mooi, en hoe bepaalt dat het ondernemen in de Spaanse polder?

Ferry Brakel

Wat bedoel je precies met dat?

Dana Rijdsdijk

Ik denk gewoon echt op de bedrijfsvoering, hoe het ook is met iedereen die hier naartoe moet komen te werken, het vertrek, dat ze naar de locaties toe moeten.

Ferry Brakel

Dat gaat ook wel goed. Ik heb ook heel veel klanten hier in de Spaanse polder, leveranciers ook in de Spaanse polder. Dus wat dat betreft denk ik dat alles dicht bij elkaar zit. We zitten ook heel dicht bij de stad, Dat is ook prima. Maar dat is ook gelijk weer het grote nadeel. Dat je een hoop overlast hebt. Wij zitten nu aan de zuidkant van de snelweg. Dat is echt wel een duidelijke grens. Want de mensen die hier uit in die wijk, die komen toch, die zitten ook met parkeerproblemen. De eerste straten waar ze de auto neer kunnen zetten, zetten ze hem neer. Dat is bij ons in de straat. En alle andere overlast.

Bob van der Marel

Ja precies. Dan een stukje over de veiligheid. Hoe vervaart u de veiligheid rondom het pand? Een beetje qua criminaliteit.

Ferry Brakel

Ja slecht. Er gebeurt zoveel ellende. Zoveel gezeik. En er gebeuren activiteiten, ppf ja. Heel veel overlast van die lachgasflessen. Ook doos die als container worden gebruikt voor lachgasflessen. En als je er wat van zegt, hier je wordt gelijk bedreigd.

Dana Rijdsdijk

Het ligt vooral hier aan het einde van de straat.

Ferry Brakel

Ja, heel veel. Het ligt ook gewoon hier voor de deur. En als je maandag hier komt, dan liggen er wietplantagen of zo. Dan liggen er filters en al die troepen. Of matrassen, of banken, of auto-onderdelen. Alles wordt hier neergegoid. Het is een doodlopende straat natuurlijk, dus het is helemaal drama. En parkeeroverlast is echt. Ja en ook heel veel van de, zelfs van de McDonald's of KFC dat soort dingen. Ze zetten hier de auto neer en dan gaat hier een doodlopende straat worden ze toch niet gecheckt. Nou, ze gooien al die troep naar buiten en ja, dan rij je weer weg.

Bob van der Marel

Ja, dat is niet fijn.

Ferry Brakel

nee, nee!

Bob van der Marel

Nee. Inderdaad. En heeft u de afgelopen jaren ook met onveilige situaties te maken gehad? Zoals inbraak of vandalisme?

Ferry Brakel

Ja, dat wel. Ja, we hebben hier ook wel politie aan de deur gehad. Auto's voor de deur die ingebroken worden. Daar ben ik dan wel blij mee als ze dat doen. Dan komen ze hier maandagmorgen, ja, hebben jullie camerabeelden? Ja, die hebben we niet. Nee, maar jullie hebben camerazones. Ja, dat klopt. Die krijg je niet. Als je wil gaan we naar de politie. Wat is er aan de hand dan? Ja, er is een ingebroken in mijn auto. Ik zeg, oh, heb je die van het weekend gestaan? Ja, ja, ja, ik zeg, ah mooi. Hoezo mooi? Ja, ik zeg, dan zet je hem de volgende keer hier niet meer neer. Nee, we hebben gelijk een ruzie.

Bob van der Marel

Ja, dat is lastig.

Ferry Brakel

Ja, dat hebben we dus wel gegeven. Vorig jaar was dat volgens mij, was er een brandbom neergelegd bij een pand. En verderop hadden we ook camerabeelden. Dan komt de politie ook en dan krijgen we wel gewoon de camerabeelden. Maar het is gewoon, in het weekend wil je hier gewoon niet zijn.

Dana Rijdsdijk

Dat hoorden we inderdaad ook al van wijkagenten inderdaad. Die zeiden echt dat dit soort doodlopende wegen gewoon echt... Het is verschrikkelijk.

Ferry Brakel

Ja, het is echt niet fijn. Als ik dan zaterdagavond of zaterdagavond hier ben, rij ik wel eens de straat in en staan ze ook ergens aan de kant van de weg. Dan denk ik, ja dan moet je maar snel... Als ze zien dat je wat gezien hebt, wat ze aan het doen zijn, dan komen ze achter je aan. Ik heb de neiging om altijd overal wat van te zeggen.

Bob van der Marel

Ja dat snap ik ook wel ja.

Ferry Brakel

Ja en dan kom je wel eens in de ellende.

Bob van der Marel

Vindt u dat er voldoende toezicht is op het moment?

Ferry Brakel

Nee, dat kan veel beter. Vooral met de overlast met het parkeren. Ja, ze doen er ook weinig aan. Nou kunnen hun er ook weinig aan doen denk ik. Hoe heet het, die handhavers ofzo. Die rijden dan met z'n drieën in z'n autootje rond. Ze kijken wel maar ze zien niks denk ik.

Dana Rijsdijk

Maar het is natuurlijk lastig omdat het gratis parkeren is.

Ferry Brakel

Ja, ik heb het wel vaker aangegeven. Ik zeg laat gewoon een parkeervergunning of nee in ieder geval dat je s'avonds niet mag parkeren. Ja. Gewoon tussen 10 uur s'avonds en 5 uur s'ochtends mag je hier niet parkeren.

Bob van der Marel

Ja precies.

Ferry Brakel

En alle auto's die er staan bekeuren. Dan ben je van de hele hoop gezeur af. Ja. Want als ik hier s'ochtends kom, dat zonder overdrijven zeg maar tussen zeg maar 80-90% van de auto's die blijft hier gewoon staan.

Bob van der Marel

Ja. Ja. Oké. Een beetje over de bereikbaarheid, daar hadden we het al een beetje over gehad, die is goed. Maar zijn er ook nog knelpunten?

Ferry Brakel

Ja, bereikbaarheid is goed, maar totdat je moet parkeren.

Bob van der Marel

Ja precies, totdat je moet parkeren. Maar je zit wel natuurlijk dicht bij de snelweg.

Ferry Brakel

Ja dat wel, alleen jong met auto en klanten ook, die kunnen ook niet parkeren. Nee, parkeren is wel echt een probleem.

Bob van der Marel

En dan, hoe ver past de huidige infrastructuur aan de behoefte van uw bedrijf?

Dana Rijsdijk

Ja, gewoon waar we het over hebben gehad, dat de klanten hier gewoon makkelijk kunnen komen. Dus die hebben we wel al behandeld. En uitstraling hebben we ook al gehad, dat is natuurlijk een drama met alles wat er op de weg gegooid wordt. Zijn er voorzieningen of specialiteiten in het gebied die u hier echt mist? Buiten parkeerplekken om.

Ferry Brakel

Ja, op de fiets hebben we ook wat mensen, die worden hier regelmatig van de sokken afgereden. En die kruispunten zijn erg onoverzichtelijk. En het wordt gebruikt soms als racebaan. Dus wat verkeersdrempels, dat soort dingen. Wat ze nu in Schiedam aan het doen zijn, dan zijn ze ook heel die Schravelandseweg aan het oppakken. Zouden ze hier ook moeten doen, want dit parkeerterrein wat je hier ziet, nou ja, het ligt er wel al, weer een lachgasfles. Dat zou ook weggaan, dat zou ook een groen parkje worden met bankjes en zo, met een boomje. Dat zou hartstikke leuk zijn. Maar waar gaan die auto's heen die hier staan? Die komen dan weer bij ons in de straat. Weet je wel? Het is allemaal wel leuk bedacht, dat groen. Maar die weg zouden ze ook gewoon met een binnenberm moeten doen. En gewoon wat snelheidsbeperkende maatregelen. En een beetje opknappen. Ja, dat zou veel beter zijn. Die stoepen. We hebben pas ook iemand gehad die struikelde over de stoep van onszelf. Nou, die hebben gebroken enkel. Dat heb je net gezien. En hebben we regelmatig met die meldR app. Ik weet niet of je daar wel eens van hebt gehoord. Ja, dat werkt ook niet. Die troep die daar naast dat betonblok ligt, drie weken geleden heb ik dat opgegeven. En een week later kijk ik een melding, het is opgeruimd. Nou ja, dat ligt er ook nog steeds. Ja,

hoe moet ik dat nou hebben? Ja. Ja. En je ziet het toevallig lekker bij die, jij kan het net zien denk ik, er ligt ook zo'n fles weer op de grond.

Bob van der Marel

O ja, volgensmij wel.

Ferry Brakel

Ja, bij die zwarte auto. Ja, het is verschrikkelijk. En hier voor de deur lag er ook wel eentje voor, dus ja, elke dag.

Dana Rijsdijk

Dan zou ik door gaan op jouw vragen.

Bob van der Marel

Ja ja oke, Past de indeling van uw machinefabriek aan in de opslag? Of blijkt dat hetzelfde?

Ferry Brakel

Hoe bedoel je?

Bob van der Marel

Ja, bijvoorbeeld de machines, hoe die staan en wordt dat aangepast?

Ferry Brakel

ja waarom?

Bob van der Marel

Ja dat weet ik niet. Dat is een vraag eigenlijk. Een beetje om, ik moet straks een gebouw gaan ontwerpen en dan kijken of het ook in de toekomst verandert, de indeling zeg maar.

Ferry Brakel

Nee. Dat gebeurt niet.

Bob van der Marel

En dan, als u het gebouw nu zou bouwen, zou u dan bepaalde dingen anders doen?

Ferry Brakel

Ja, natuurlijk. Dat sowieso. We hebben nu, zeg maar, tot aan waar je binnenkomt, dat is dan van ons, we hebben, ja, het is 4000 vierkante meter. Het is daar begonnen en hebben we een hal aangebouwd, hebben we toen deze hal gekocht, en toen weer verder, en toen die kantoren aan de voorkant. Dus het zijn allemaal hokjes. Als het nu zou over doen, dan zou je het helemaal plat doen en zou je er wat verschillende hallen van kunnen maken. En wat makkelijker lukt het. Nu zijn het aangebouwde stukken.

Bob van der Marel

Daar willen wij ook wel naar gaan kijken bij het stuk grond. Je hebt daarnaast natuurlijk ook nog een pandje zitten. Dan willen wij ook kijken, moeten we dat ook plat gooien? Moeten we er gewoon bij betrekken wat is daar dan het beste.

Dana Rijsdijk

En dan als laatste nog, is er nog iets wat u belangrijk vindt om ons mee te geven als ondernemer in de Spaanse polder?

Ferry Brakel

Nou, ik zou niet weten wat jullie ermee kunnen.

Dana Rijsdijk

Ja, wij moeten natuurlijk een bedrijf daar gaan neerzetten.

Ferry Brakel

Ja, heel goed weten waar je het neerzet. Ja, en er zijn zelfs plannen hier met de Spaanse Polder. Die plannen moet je ook wel meenemen. Maar hoe lang dat allemaal gaat duren, en dat er wat gedaan wordt, je moet heel veel geduld hebben. Want zolang ik hier ook zit, ik zit al jaren, ben ik ook... Ondernemingsvereniging, elke bijeenkomst ga ik wel met de gemeente erbij. En dan elke keer begin je weer over hetzelfde. Met name dat parkeren, daar zit iedereen mee. En met die overlast, met die criminaliteit. Daar moet je echt wel rekening mee houden. Als je inderdaad een pand gaat bouwen, dat je daar in ieder geval aan de kant van de straat, dat je dat gewoon goed afdekt.

Dana Rijsdijk

Ja, de wijkagent gaf dat in ieder geval inderdaad aan ons mee. Er staan nu natuurlijk allemaal vrachtwagens ook daar opgesteld. Ze zei ook echt tegen ons, dat moet gewoon weg. Die straat moet leeg. En eigenlijk wat zij het liefste dan ziet, dat wij dan ontwikkelen, is gewoon een inpandig parkeerterrein dat gewoon iedereen die daar naartoe komt dat het gewoon op het terrein is en verder, dat we daar gewoon uit voor vrij houden. Een parkeerdak. Zoiets.

Ferry van Brakel

Ja, zoiets ja. Ja, wij hebben hier toen ook, wij wilden hier een stuk van dat water, want wij hebben nog 15 meter water, is ook van ons, dat wilden we toen ook dempen. Om daar een eigen parkeerterrein ook van te maken en een buitenterrein, maar uiteindelijk kostte dat zoveel geld, dat hebben we gezegd dat het richting een miljoen kostte. En ik dacht, nou ja. Uiteindelijk met een vergunning. Heel, heel, heel lang geduurd. De burgemeester is hier toen ook nog geweest bij ons om bezoek. Toen is er een stroomversnelling gekomen. Maar uiteindelijk hebben we er toch niet voor gekozen. Omdat het te duur werd op een gegeven moment. Een jaar of tien geleden had het nog wel interessant geweest, maar nu niet meer.

Dana Rijsdijk

Wij gaan ook de zandhandel nog interviewen, want zij maken ook echt daadwerkelijk gebruik van het water. En dat wil de gemeente ook zien dat wij dat gaan ontwikkelen. Echt een bedrijf dat daar gebruik van gaat maken.

Ferry Brakel

Zandhandel de Groot? Ja, meneer de Groot.

Dana Rijsdijk

Best wel oudere meneer, beetje boers.

Ferry Brakel

Is dat tegenover de Binkers ook eigenlijk? Oh daar, helemaal aan die kant. Ja, helemaal aan die kant. Ja, aan de Brevaartstraat is dat. Ja. Ja, helemaal achterin. Ja, ik dacht dat het meer aan deze kant was.

Dana Rijsdijk

Maar hij zit natuurlijk ook aan zo'n watergekomen stuk. Dus we gaan hem ook nog lastigvallen.

Ferry Brakel

Ja, want hier heb je ook... Ja. Ja, maar dat is de betoncentrale. Ja, oké. Maar er komen hier ook boten natuurlijk dagelijks lossen. Ja. Ja. En die... Ja, natuurlijk dat... Vooral dat zand ook natuurlijk. En dat waait ook allemaal deze kant op. Ja, dat wijkt allemaal water in. Ja, hier, het eerste stuk van 10 meter, dat is misschien een meter diep. En dat wordt ook niet schoongemaakt of zo. En dan ligt er dan alweer een boot, dat ligt alweer een half jaar, daar ben ik dan ook mee bezig. Dat was eerst een woonboot die uiteindelijk weg gekregen en nu ligt daar alweer een boot neer gegooid. En dan komen er af en toe mensen van de waterpolitie of de van het waterschap of havedienst die komen dan langs in die kijken we naar zijn boot en ja we mogen er niks mee we mogen er niks mee.

Bob van der Marel

Nee wat dat betreft is het wel heel vervelend dat het allemaal zo lang duurt bij de gemeente.

Ferry Brakel

Ik ja word er een beetje gek van.

Dana Rijsdijk

Ja logisch, nou top fijn dit is alles dat we nodig hebben.

INTERVIEW 3 EIGENAAR SBR VLOEREN EN INTERIEUR B.V.

Respondent: Marc Rijdsdijk

Interviewers: Dana Rijdsdijk, Bob van der Marel en Walid Omar

Datum: 8 april 2026

Inleiding

Op 8 april 2026 is een interview afgenomen met Marc Rijdsdijk, eigenaar van een bedrijf gevestigd in de Spaanse Polder. Het interview is uitgevoerd door Dana Rijdsdijk, Bob van der Marel en Walid Omar in het kader van ons onderzoek naar de ruimtelijke, functionele en economische situatie van het gebied de Spaanse Polder.

Het doel van dit interview was om inzicht te krijgen in de ervaringen van een ondernemer die al langere tijd actief is in het gebied. Hierbij lag de focus op thema's zoals de bereikbaarheid, parkeersituatie, veiligheid, openbare ruimte en de mate waarin de huidige inrichting van het gebied aansluit op het dagelijks gebruik door bedrijven.

Het interview is afgenomen in de vorm van een semigestructureerd interview. Dit betekent dat er vooraf een aantal hoofdvragen is opgesteld, maar dat er ruimte was om door te vragen op antwoorden van de respondent. Hierdoor is geprobeerd om zowel vergelijkbare informatie op te halen als verdiepende, praktijkgerichte inzichten te verkrijgen vanuit de ervaring van de ondernemer zelf.

Walid Omar

Kunt u kort iets vertellen over uw bedrijf en hoe lang u al gevestigd bent in de Spaanse Polder?

Marc Rijdsdijk

Wij zijn een vloerbedrijf. Wij maken dekvloeren, we doen stofferingen, we doen polyurethane epoxies en we doen een beetje raambekleding. En dat doen we eigenlijk business to business. Dus scholen, zorginstellingen, kantoren, wooncomplexen die nieuw gebouwd worden enzovoorts. Het bedrijf bestaat bijna 40 jaar. 2 mei dit jaar bestaan we 40 jaar. We komen uit Den Haag, maar wij zijn in, ik moet het even goed zeggen 14 februari 2018 denk ik. Of 2016. Hierheen verhuisd. Nee, 2016. Hierheen verhuisd. En 2018 hebben we het pand gekocht. We hebben dit pand gekocht omdat we hiernaast, de straat die hiernaast zit, die is eigendom van ons. Wij hebben twee vrachtwagens. Die jongens die gaan 's ochtens vroeg hier weg. En dan bedoel ik echt vroeg. Dus die rijden hier tussen kwart voor zes en zes rijden ze hier weg. Die rijden het land in, die gaan de hele dag werken. Dat is zwaar werk. En als die terugkomen, dan willen ze dat ding echt neerzetten en gelijk weg, want als ze terugrijden zijn ze nog niet klaar. Dan gaan ze bij, nog niet onbekende voor jullie denk ik, meneer de Groot. Zandhandel de Groot. Gaan we zand laden. Daar zie je ook een wat hogere silo staan. Die is van ons, dat is een cementsilo, daar rijden ze onder. Dan vullen ze die auto's weer en die zetten we weer neer. En dan de volgende dag weer. Dus die willen niet te lang zeuren over waar kan ik mijn auto kwijt. We komen uit Rijswijk en daar was het een probleem want we konden de auto niet kwijt, die zetten we achter de achter pand en daar zei de gemeente van dat mag niet vanwege een plaatselijke verordening. Dus toen zijn we gaan verhuizen.

Walid Omar

Wat waren destijds de redenen om voor deze locatie te kiezen?

Marc Rijdsdijk

We hadden daar een heel ongelukkig kantoor. Het was eigenlijk geen kantoorpand, het was een soort winkelpand. Ik weet niet of je weet waar Golf Plaza zit bij de A13. Je hebt raceplanes aan de ene kant en aan de andere kant van de weg zitten wat bedrijven. Daar hadden ze een kantoor in gewisseld. Dat was te klein, dus wij moesten groter. We hadden meer opslag nodig, alles hier beneden is opslag ja we achter terrein daar staan heel veel pompen en aanhangers.

Walid Omar

Oké dankuwel, en hoe ervaart u het ondernemen in de Spaanse Polder in het Algemeen?

Marc Rijdsdijk

Ja wij hebben niet zoveel te maken met de Spaanse Polder en ondernemen, wij werken voor Bouwend Nederland. Bouwend Nederland weet ons al sinds jaar en dag te vinden en zeker met de komst van Want to Build dat zijn van die platforms waarbij aannemers staan met al hun vragen. Die kunnen gewoon selecteren op de regio en welke onderdelen wij doen en dan komt onze naam naar boven en dan krijg je een aanvraag gestuurd, dus ik heb weinig met deze omgeving te maken. **Wel is het een bewuste keuze om hier te zitten vanwege de uitvalswegen. Dus snel op de weg, centraal voor onze werknemers.**

Walid Omar

Ja oke, dan heb ik een paar vragen over de veiligheid. Hoe ervaart u de veiligheid in en rondom uw bedrijfspand?

Marc Rijsdijk

Dag 1 was grappig. Wij zaten in Rijswijk en we gingen hier naartoe om eh, ja we hadden hier een beetje verbouwd en klaar gemaakt om hier te gaan verhuizen. Dus op dag 1 hebben we al het handgereedschap dat we daar in het magazijn hadden, schuurmachines, boormachines, hakmachines, dat soort dingen hebben we allemaal vast verplaatst deze kant op. Dag 2 kwamen we aan om de rest mee te gaan nemen en toen was dag één leeggehaald. Dus achter de ruiten ingeslagen en de deur geopend, spullen weg. Dus dat was wat minder. Hoe ervaar ik de veiligheid? We hebben een hele periode hier gehad. Laat ik het anders zeggen, laat ik beginnen met antwoord. Niet heel veilig. Heb ik er last van? Nee, want ik ben hier niet bang uitgevallen, maar het is hier niet plezierig. Toen ik tegen mensen zei, we gaan hier zitten, zei iedereen, daar wil jij niet zitten. Maar wij krijgen geen bezoek. Wij gaan het land in, de mensen komen niet naar ons. Dus van daaruit kunnen we hier zitten. Wat hebben we hier van de politie die camerabeelden op kon vragen, omdat er een trailer stond waar mensen smokkel mee plaatsvonden waarschijnlijk tot en met het verhandelen van lachgasflessen hier gewoon bij ons voor de deur. Gebruiken en verhandelen. De straten vol met ballonnetjes, de straten vol met de McDonald's van op de hoek. Weken, maanden achter elkaar dieselslurpers, dus de vrachtwagencaps kapotmaken, diesellegalen enzovoorts.

Walid Omar

Heeft u ook in de afgelopen jaren te maken gehad met andere onveilige situaties zoals inbraak, vandalisme, overast of verkeersgevaar?

Marc Rijsdijk

Nou, kijk, verkeersgevaar, het is nu even minder, maar we hebben een periode gehad, daar word je hiervoor uit je schoenen gereden. Want aan het einde van de straat zit GLS en daar komen al die pakketjongens. Die hangen allemaal uit je ramen, die kennen me blijkbaar, want die hebben het altijd over mijn moeder. Dus dat is allemaal wel scheuren en racen. Nou moet ik zeggen dat met het verhuizen van de aanhangerbedrijf van die hoek daar naartoe, hebben we daar wat meer om en hebben wij minder last van. Het verkeerbeleid is hier een drama. En dat komt omdat al die bedrijven hier aan de overkant, dat zijn garagebedrijven, los van het Alloy. Er zitten redelijk goede tussen, sommige gebeurt nooit wat. Er gebeurt wel wat, maar niet met auto's, denken we. En daar zitten heel veel jongens die heel veel overlast verzorgen, want alle werkvoorraad wordt op straat geparkeerd. Dat is een drama. Op straat staat hij altijd vol, rij je 's avonds om 7 uur doorheen, maar als je er heen gaat, hoort er geen auto meer te staan. Er woont hier niemand. Dus het hoort leeg te zijn.

Dana Rijsdijk

Vindt u dat er voldoende toezicht, handhaving of beveiliging aanwezig is?

Marc Rijsdijk

Dat vind ik totaal niet. Nee. Ik heb hier een keer een agent gezien en die liep mee met iemand van de gemeente. Die gooide flyers in de bus dat we de straat leeg moesten maken van 7 april geloof ik. Nee, van 7 maart tot en met 8 oktober. Toen ben ik gaan bellen, dat bleek een foutje te zijn. Dus dat was ook een brief van een half jaar daarvoor. Het was maar voor één dag alleen het weekend. De gemeente heeft hier nog niet hoog gescoord. Ik hoor al jaren dat ze hier de straat op gaan hogen. Want dat is natuurlijk een ***bende, laat maar eerlijk zeggen zoals het is. Het is echt een beetje een ghetto vind ik aan het worden als je kijkt naar hoe de hele openbare structuur hier geregeld is. Er vestigen steeds meer bedrijven die er steeds meer geld in investeren. Dus daar is helemaal verbouwd en vernieuwd zijn heel grote bedrijven, hoe heet het ook alweer, in Synergie. MSO, met Synergie ondereen. Dat doet prachtig. Hier hebben ze net Loksam, hebben ze nou twee jaren geleden gebouwd. Hier aan de overkant zie je dat er hele nieuwe hallen gezet zijn. Het oude is gesloten, dus er wordt wel geïnvesteerd. Maar alleen door de pand-eigenaren en nog niet door de gemeente.

Dana Rijsdijk

Ja, want Wöhler BV heeft nu ook een heel nieuw pand gebouwd toch?

Marc Rijsdijk

Ik weet niet of Wöhler hier zit.

Dana Rijsdijk

Ja die zaten links van de brug, maar dien zijn nu helemaal naar rechts hierboven ergens bij Noordwest gaan zitten. Dat is een heel groot pand, opnieuw opgebouwd.

Marc Rijsdijk

Oké zou kunnen.

Dana Rijsdijk

Nou, dan denk ik dat we de ruimtelijke inrichting ook wel een beetje benoemd hebben. Ja, sluit de inrichting van de openbare ruimte aan op het gebruik van het gebied door bedrijven? Denk aan parkeergelegenheid.

Marc Rijsdijk

Nou ja, kijk om je heen. Ja. En wij hebben bewust hier, dat zou je gezien hebben toen je aankwam, we hebben een paar hekken hier neergezet. Want alles wat hier maar kwam, ook al staan ze drie panden verderop, flikken de auto ergens neer waar het kan, zijn de hele dag weg. En wij maar zoeken om die vrachtwagen ergens kwijt te kunnen. Dus sinds we die hekken neergezet hebben en tegen iedereen hebben gezegd, je mag er niet in met borden, gaat het redelijk goed voor ons. Iemand anders hier, die wordt gek. En ze zijn hier nu zeven panden erbij aan het bouwen, op de kop. Dus als die allemaal verhuurd worden, dan zitten er ook één of twee auto's erin. Er komen er nog veertien auto's bij.

Dana Rijsdijk

Wij hadden ook nog de vraag, leidt het parkeerprobleem in het gebied wel is tot problemen bij laden en lossen of bevoorrading of de bereikbaarheid? Maar dat zal dan minder zijn door de eigen weg?

Marc Rijsdijk

Bij ons niet zozeer, omdat wij hier die eigen straat hebben. We zijn echt de enige, want ik heb een buurman hierachter zitten. Bersa die belde al van, joh jij zet een hek er in, dat kan toch helemaal niet? Nou ik wel, het is mijn straat. Oh maar bij mij is het gedeeld, want ik zou dat ook wel willen. Heb je pech. Maar het is wel, dit stuk is echt wel een drama. En eigenlijk dit zeer, want je kan niet voor de rest spreken. Als je aan die kant zit dan valt het nog wel mee hé. Dus je hebt, het zijn eigenlijk twee bedrijfspanden zo tegen elkaar aan. Hiernaast zit een garage onderhoudsbedrijf, dus die heeft, ook vervelend want die krijgt klanten aan de voorkant maar die kunnen het eigenlijk niet wijd. Dus die gaan bij ons achterlangs in een recht van overpad daar naar toe. Dat gaat nog enigszins, maar is niet heel prettig. En als je aan de andere kant zit, daar zit MSAW, dat is een sloopbedrijf op. Maar die hebben daar eigenlijk niks, want dat is een veel bredere straat. Ja. Er zitten geen garagebedrijven, dus daar is altijd ruimte voor de deur. Dat scheelt 200 meter.

Dana Rijsdijk

En hebben jullie op het moment nog veel overlast van zwerfafval? Denk aan lachgas, tanks en dat soort dingen.

Marc Rijsdijk

Nee ja vooral de McDonald's, alles wat iedereen laat vallen hier. En omdat de straatinrichting er zo uitziet, doen ze ook niet de beste om er wat van te maken. Mensen hebben gemoeid, die komen hun aanhanger terugbrengen, die ze hier verder op huren bij Duo. Voordat ze daar zijn, flikken ze gewoon hier op de hoek de matrassen eruit. De bedden eruit. En dan rijden ze door leveren ze de aanhanger in. Daar is echt niemand die zich daar druk om maakt.

Dana Rijsdijk

En zijn er dan bepaalde maatregelen of initiatieven die dan goed werken of juist tekort schieten? Zoals die meld-er-app?

Marc Rijsdijk

Nee, die heb ik zelf nog niet gebruikt. Ik deed altijd Wouter rechtstreeks appen, dat vond hij niet zo leuk, want dan reageerde hij nooit.

Dana Rijsdijk

Mees zijn voorganger zegmaar

Bob en Walid

Ah, oké.

Marc Rijsdijk

Maar ik neem er de tijd niet voor om dat te doen. Als ik eerlijk ben. Maar het zou wel moeten.

Dana Rijsdijk

Zijn er nog voorzieningen of faciliteiten die u mist in het gebied? Zoals horeca, groen, beleidskwaliteit of voorzieningen voor personeel?

Marc Rijsdijk

Nou ja, horeca is er wel. Een klein stukje verderop rijden hebben we natuurlijk Kipie zitten en daar de lunchroom. Dus daar kan je in ieder geval terecht. De andere kant van de straat kan je naar ehh.

Dana Rijsdijk

Ja, de Mac.

Marc Rijsdijk

Nou dat vind ik geen horeca. Naar Schmidt Zeevis, dus je kan hier wel wat eten en drinken. Dat lukt op zich wel. Ja, echt prettige trottoirs om op te lopen. Ze zijn hier niet. De hele boel is verzakt. Dus als je hier langs je panden loopt, moet je echt

oppassen. Het is allemaal onder de fundering weggezakt. Die tegels hangen allemaal op hun eigen kracht. Maar als er eentje breekt, dan schiet je met je voeten naar beneden. Dus dat is nog wel een uitdaging denk ik hier. Aan die kant gaat het, maar vanaf hier daarheen is het drama.

Dana Rijsdijk

Wat zijn voor u op dit moment de grootste knelpunten in de Spaanse Polder? Echt de grootste problemen?

Marc Rijsdijk

Er zijn er een hoop maar, nou ja, ik kan niet voor de rest spreken, maar ik denk dat er heel weinig ruimte voor goede parkeervoorzieningen. Kijk, de Spaanse polder groeit. Dan moet je ook wel mensen kunnen huisvesten. Ik weet nog niet wat het beoogde plan is. Maar als je ook toelaat dat al dit soort partijen hier... Maar ook verderop, hè. Want als je de grote parkeerplaats tegenover Kippie neemt, staat ook altijd voor. Met auto's en trailers en caravans. Bij de Vlaardingweg. Ja, alles wat je maar tegenkomt daar, dat wordt daar neergezet. Er zijn die bedrijven, die hebben misschien wel 20 of 30 werknemers. We hebben een bijeenkomst gehad, daar zit die man die op de hoek zit met die automaterialenhandel. Die heeft zijn ingang verlegd van de zijkant van Kipi naar de andere kant van Kipi-Toton. Daar kan niemand parkeren, want aan de overkant zit die bouwmaterialenhandel, die Turkse bouwmaterialenhandel. Mensen parkeren daar 's ochtends en zijn auto en hij heeft geen ruimte meer om zijn klant te ontvangen. Dat is een winkel waar je voorrijdt wat haalt en weer weggrijdt. Daar kan niemand bij hem voor de deur stoppen. Dat is echt een uitdaging hier.

Dana Rijsdijk

Dus eigenlijk de parkeervoorzieningen zouden echt prioriteit moeten krijgen in het gebied?

Marc Rijsdijk

Het leegmaken van de wegen, het begaanbaar maken van de wegen en dan een goede duidelijke parkeervoorziening met gelimiteerde tijden, want er slaapt hier niemand. Het is een werkhok, dus je kan s'avonds gewoon parkeerverbot uitvaardigen.

Dana Rijsdijk

Ja, dat zei meneer van Brakel ook al.

Marc Rijsdijk

Of met vergunningen werken. Berser heeft, weet ik niet hoeveel, vrachtwagens. Zullen er best een paar ergens anders geparkeerd moeten worden. Maar dat kan je met een vergunningstelsel. En zeker aan die kant, bij Ferry, staat het helemaal vol met alles wat uit de wijk komt daar.

Dana Rijsdijk

Ja, precies. Daar heeft hij heel veel last van inderdaad.

Marc Rijsdijk

Ja want daar is het betaald parkeren, dus flikkeren ze de auto bij hem neer en gaan ze op de step terug.

Bob van der Marel

Maar heb je dat hier ook, dat mensen uit de wijk hier parkeren?

Marc Rijsdijk

Nee, dat valt me niet op. Dit staat vol door hun. Het is gewoon werkvoorraad. En dat hoort daar gewoon niet staan. En probeer je hier aan het einde van de dag maar eens hier doorheen te rijden. Want er zijn heel veel dingen gedoogd die eigenlijk niet kunnen. Neem bijvoorbeeld dit bedrijf hier op de hoek. Het is een garagebedrijf. Als de ene auto naar binnen rijdt per dag, is het veel hoor. Maar er zit hier een ingang. Maar dat is geen ingang, dat is gewoon over het trottoir. Het trottoir is een beetje verlaagd. En dan gaan ze erin, maar het moet eigenlijk via de achterkant. Daar aan de zijkant zit ook een opening. Die jongen heeft een wasstraat gemaakt of een schoonmaakbedrijfje gemaakt. Garage dingetje ernaast, vloertje vervangen, opritje netjes aangeheeld enzovoorts. Nou, als je de hoek omdraait, daar bij het kristal vandaan. Je weet niet wat je gebeurd. Dus daar moet je tussendoor. En dan ook nog sfeer en auto's, daar komt wat uit die wasserette eraan. Dat is echt wel een uitdaging.

Dana Rijsdijk

Ja, want volgens mij horen die autobedrijven hier helemaal niet te zitten. Het is voor zwaardere maakindustrie en dat is het niet. De gemeente wil het allemaal weg hebben maar dat gaat ook niet.

Marc Rijsdijk

Ja, doe je best.

Dana Rijsdijk

Zijn er nog dingen die u belangrijk vindt om ons mee te geven? Als ervaring, als ondernemer in de Spaanse polder. Wij gaan natuurlijk een nieuw bedrijf plaatsen. Dus wat zijn dingen die wij kunnen meegeven? Waar wij rekening mee moeten houden.

Marc Rijsdijk

Voor hier, van in de Spaanse polder. Daar ben ik te weinig voor bij de Spaanse polder betrokken. Om daar echt iets over te zeggen. Ik ben nu twee of drie keer bij zo'n ondernemerscafé geweest waar de gemeente bij betrokken is. Met alle respect. Ik heb goed aan zitten horen hoe mooi de gemeente al jaren bezig is met allerlei prachtige dure bureaus. Voor het bedenken van een logo en dan nog een jaar bedenken over het kleurtje. En hoe gaan we het nou eens marketen. Hartstikke leuk. Klinkt fantastisch. Maar ik vind het een hoop gebakken lucht. Volgens mij gebeurt er niet zoveel. Kun je al dat geld beter stoppen in de handhaving wat hier rondloopt. Mensen die gewoon hier gaan coachen, want die garagebedrijven die kunnen hier misschien best wel prima draaien. Als je ze aanspreekt en dagelijks zegt, hier geen auto. Maar als je alles maar toelaat en maar laat gaan, dan wordt het lastig om terug te draaien, want dan kom je in een probleem. Je hebt altijd gedoogd. Dus daar ben ik iets te praktisch voor. En ik heb te weinig betrekkingen met de Spaans polder. Ik vind hier vestigen heeft een hele goede reden, want het zit heel dicht bij de uitvalswegen. Je kan redelijk goed de snelweg op en af, het is goed begaanbaar. Tenzij die brug het weer gaat doen, dan zal het wel een uitdaging worden. Maar op wat spitsmomenten na denk ik dat het vervoer, het goederenvervoer, het professionele vervoer, Dat het bezoek van mensen redelijk faciliterend is qua openbare gelegenheden. En wat er al een keer met het ondernemerscafé geopperd is, dat er dan aan het einde van ons ruimtegebrek een golfbaan ligt. Dat is wel gek. Dat is het probleem van de gemeente en niet van mij. We moeten het aan de andere kant opmaken. We proberen vrij te maken.

Dana Rijsdijk

Het enige wat Britt, de wijkagent, ons meegaf was. Parkeergebied op eigen terrein. Gewoon inpandig parkeren, creëren daar.

Marc Rijsdijk

Maar dat zie je natuurlijk bij de grotere bedrijven. Dat zei ik net bij Berser hier ook. Die heeft voor zijn deur al zijn losse laadplekken. Daar staan al zijn vrachtwagens alleen. Hij heeft inmiddels meer vrachtwagens dan zijn los en laadplekken. Dus als je hier door de straat heen loopt, door de Loetestraat. Dan zie je rechts voor dat pand zijn grote opening. Dat gebruik ze in zijn parkeerplaats. Dat was voorheen, zat daar een Afrikaanse meneer die daar auto's vulde met allerlei fietsen en alles wat hij misschien onderweg wel gekocht had, dat weet ik niet. En dan kwam er zo'n trailer voor rijden en dan gingen die bussen en auto's afgeladen vol met fietsen, gingen die auto's de deur uit hier. Nou, die hebben ze weggedaan omdat ze daar nu zelf parkeren. Maar ik denk als je hier nieuwbouw gaat plegen, dan zou het een vereiste moeten zijn. Dan is het parkeren op eigen terrein anders is het voor zo een bedrijf niet te doen.

Dana Rijsdijk

Oké, dan zijn we er zo wel doorheen. Heel erg bedankt voor uw tijd.

Marc Rijsdijk

Ja, succes met het verdere onderzoek.

Walid, Bob en Dana

Bedankt!

INTERVIEW 4 MARKT- EN CONTRACTSPECIALIST GEMEENTE ROTTERDAM

Respondent: Evgueni Beenhakker

Interviewers: Dana Rijsdijk, Walid Omar, Chiara Roekalea

Datum afname: 20-05-2026

Inleiding

Op 20 mei 2026 is een interview afgenomen met markt- en contractspecialist bij de gemeente Rotterdam. Het interview is uitgevoerd door Dana Rijsdijk, Chiara Roekalea en Walid Omar in het kader van het onderzoek naar de ontwikkelmogelijkheden van de kanszone aan de Giessenweg/Bornissehaven in de Spaanse Polder.

Het doel van dit interview was om inzicht te krijgen in de wijze waarop de gemeente Rotterdam omgaat met kaveluitgifte en welke voorwaarden, afwegingen en procedures hierbij een rol spelen. Hierbij lag de focus op onderwerpen zoals de uitgifte van gemeentelijke gronden, de gewenste toekomstige invulling van de kavel, de rol van beleidsmatige ambities en de mate waarin specifieke functies of gebruikers passend zijn binnen de ontwikkeling van het gebied.

Het interview is afgenomen in de vorm van een semigestructureerd interview. Dit betekent dat er vooraf een aantal hoofdvragen is opgesteld, maar dat er ruimte was om door te vragen op antwoorden van de respondent. Hierdoor is geprobeerd om zowel algemene informatie over het proces van kaveluitgifte op te halen als verdiepende inzichten te verkrijgen over de kansen, beperkingen en gemeentelijke afwegingen die relevant zijn voor de ontwikkeling van de onderzoekslocatie.

Het interview is niet volledig getranscribeerd. Het gesprek is uitgewerkt tot en met het gedeelte dat relevant is voor dit onderzoek. Na dit onderdeel hebben Chiara en Walid het interview voortgezet op basis van hun eigen uitgewerkte onderdelen en hebben zij gerichte feedback gevraagd op hun werkzaamheden. Omdat dit gedeelte geen directe relevantie had voor mijn onderzoeksonderdeel, is dit deel niet meegenomen in de transcriptie.

Evgueni Beenhakker

Jullie hadden volgens mij wat vragen voor mij. Ik denk dat het goed is als ik mij eerst even voorstel. Dan hebben jullie ook een beeld van wie er tegenover jullie zit en wat voor vragen ik eventueel kan beantwoorden. Anna kennen jullie volgens mij al, begreep ik uit jullie mail. Mees kennen jullie ook; hij begeleidt jullie in de procedure. Zij hoeven zich daarom denk ik niet opnieuw voor te stellen.

Kortweg: ik ben Evgueni Beenhakker, 31 jaar, en ik werk inmiddels bijna vier jaar voor de gemeente Rotterdam. Sindsdien ben ik met name betrokken bij de Spaanse Polder. Ik zit in een team van markt- en contractspecialisten. Kort gezegd houden wij ons bezig met grondverkoop, zowel in juridische als financiële zin. Wij stellen contractstukken op, voeren grondprijsonderhandelingen en bepalen de grondprijs. Taxaties doen wij niet in huis; die besteden wij uit aan een externe partij. Als wij businesscases of grondwaardmodellen moeten toetsen, kijken wij daar natuurlijk wel naar, maar wij hebben geen interne taxateurs.

Daarnaast begeleiden wij tenderprocedures. In de Spaanse Polder hebben wij de afgelopen jaren een aantal tenders gedraaid. Op dit moment gebeurt dat wat minder vanwege netcongestie. Die problematiek zal jullie waarschijnlijk bekend zijn. Naast de Spaanse Polder heb ik ook een aantal andere gebieden onder mij, zoals de Hordijk in IJsselmonde en Nesselande. Daarnaast ben ik betrokken bij enkele woningbouwprojecten buiten de bedrijfskavels om.

Voordat ik bij de gemeente Rotterdam werkte, heb ik bij een aantal andere gemeenten opdrachten uitgevoerd via detachering. Daardoor ben ik bekend met hoe dit proces in Rotterdam en op andere plekken verloopt. Vanuit die ervaring kan ik denk ik het een en ander aan vragen van jullie beantwoorden. Ik heb de stukken gezien die jullie mij hebben gestuurd, in ieder geval de modellen. Die zien er goed uit en komen in de basis veel overeen met hoe wij eerder aan de slag zijn gegaan. Er is dus veel overlap, en dat is denk ik goed om te zien. Daar kunnen wij zo meteen dieper op ingaan.

Walid Omar

Dat is mooi. Chiara, zou jij willen beginnen met jouw oplossing?

Chiara Roekalea

Zullen we gelijk naar de oplossingen gaan of eerst nog wat algemene vragen stellen?

Evgueni Beenhakker

Ik denk dat het goed is als jullie mij eerst meenemen in jullie opdracht en wat jullie concrete opgave is. Ik heb namelijk twee beoordelingskaders gezien, twee modellen, aan de hand waarvan jullie, voor zover ik begrijp, partijen willen beoordelen die geschikt zijn om specifiek in de Spaanse Polder te landen. Dat lijkt op de manier waarop wij normaal gesproken aan de slag

gaan. Zijn jullie verder bekend met het uitgifteproces in brede zin? Wat is kort gezegd jullie opgave en hoe ver staan jullie daarin?

Walid Omar

Chiara en ik volgen de opleiding International Business. Wij moesten vooral vanuit een economisch perspectief kijken hoe wij het probleem kunnen oplossen. In mijn geval kijk ik naar welk soort bedrijf past op de kavel aan de Bornisshaven/Giessenweg. Vanuit mijn opleiding was het logisch om eerst veel te brainstormen en deskresearch te doen om te kijken naar de best mogelijke oplossing. Daaruit is mijn beoordelingskader gekomen. Dat heb ik nu uitgewerkt. Ik heb daarbij veel inspiratie gehaald uit een indieningsformulier dat ik van Mees en Anna heb gekregen, volgens mij van een huidige kavel die nu wordt verkocht. Ik weet niet meer precies waar. Die heb ik ook meegenomen na feedback van Mees. Nu is het doel van Chiara en mij eigenlijk om het model te valideren door de mening van experts en mensen die betrokken zijn bij kaveluitgiftes.

Evgueni Beenhakker

Oké, duidelijk. In principe is het jullie dus wel bekend hoe dat proces in brede zin ongeveer verloopt: het op de markt brengen van kavels, de aanleiding daarvoor en wat er vervolgens gebeurt. Is dat voldoende bekend, of zal ik daar kort in vogelvlucht doorheen gaan?

Chiara Roekalea

Ik heb daar al iets over gehoord van Anna, maar ik denk dat het goed is om het nog even op te halen.

Evgueni Beenhakker

Dan zal ik het kort uitleggen. Zoals jullie mogelijk weten, zijn overheidsinstanties, waaronder wij als gemeente, sinds eind 2021 in principe verplicht om alle gronden die wij verkopen openbaar op de markt te brengen. Wij kunnen dus niet meer tegen een willekeurige partij zeggen: jullie lijken ons geschikt om je hier te vestigen, dus jullie mogen de grond van ons kopen. Dat mag in beginsel niet meer.

Alle kavels en woningbouwprojecten, maar nu specifiek de bedrijfskavels, moeten wij door middel van een tender op de markt brengen. Een tender is eigenlijk een selectieprocedure waarmee wij aan de hand van punten bepalen welke partij het meest geschikt is om de grond aan te verkopen. Die procedure zetten wij in principe online. Alle partijen die zich geroepen voelen, kunnen daarop reageren met hun inschrijving of indiening. Vervolgens kiezen wij aan de hand van openbare, transparante en objectieve criteria de beste partij uit. Met die partij gaan wij daarna het contract aan.

Wat er gebeurt, is dat wij eerst een ontwikkelovereenkomst aangaan. Een ontwikkelovereenkomst betekent dat wij de kavel voor die partij reserveren. Wij bieden de kavel dan niet aan een andere partij aan. Binnen die reserveringstermijn, meestal ongeveer één jaar, moet de partij een definitief ontwerp ontwikkelen. Aan de hand van dat definitieve ontwerp vraagt de partij een omgevingsvergunning aan. Pas daarna gaan wij een koopovereenkomst of erfpachtovereenkomst aan en krijgt de partij de grond daadwerkelijk van ons geleverd. Nadat een partij als beste is geselecteerd, krijgt zij dus nog een termijn om het ontwerp definitief te maken. Daarna wordt de grond geleverd en gaat de partij bouwen. Dat is het proces in vogelvlucht.

Ik zal zo meteen ook mijn scherm delen en jullie meenemen in de leidraad of tenderstukken van eerdere kavels die op de markt hebben gestaan. Dan kan ik stap voor stap toelichten hoe wij selecteren welke partij het beste is. Wij hebben namelijk een aantal beleidsstukken, waaronder de gebiedsvisie. Volgens mij gaat het om de Groene Longen van de Spaanse Polder. Ik weet niet of jullie dat bestand hebben gezien, maar ik zie jullie knikken. Daarnaast hebben wij het Actieplan Bedrijfsruimte. Daaruit halen wij veel ambities die wij meenemen in de stukken.

In jullie modellen zag ik bijvoorbeeld goed terugkomen dat maakindustrie en hogere milieucategorieën belangrijk zijn. Dat heeft vooral te maken met het principe van het juiste bedrijf op de juiste plaats. Wij willen zware bedrijvigheid zoveel mogelijk huisvesten op bedrijventerreinen en niet elders in de stad. Andersom willen wij bijvoorbeeld geen fietsenmakers of lichtere bedrijvigheid op bedrijventerreinen huisvesten, omdat die ook elders terecht kunnen. Op die manier proberen wij bedrijventerreinen zo goed mogelijk in te zetten voor de functies waarvoor ze geschikt zijn.

Daarnaast hebben wij een verdichtingsopgave. Dat betekent dat wij de kavel graag zo intensief mogelijk willen laten bebouwen. Ook dat zag ik terug in de modellen: een zo hoog mogelijke FSI en zoveel mogelijk bruto vloeroppervlak, zodat de kavel optimaal wordt gebruikt. Dat is denk ik even kort de basis. Daarna is het goed als jullie presenteren wat jullie hebben, wat jullie inzichten zijn en waar jullie vragen over hebben.

Walid Omar

Ja, natuurlijk. Volgens mij is het goed om eerst de algemene vragen te stellen.

Evgueni Beenhakker

Zeker. Hebben jullie trouwens vragen over wat ik net heb verteld? Is het duidelijk? Laat vooral weten als iets niet duidelijk is of als ik ergens verder op in moet gaan.

Chiara Roekalea

Zeker, heel erg bedankt. Ik had nog één vraag over wat je net zei. Je had het erover dat de gemeente naar bepaalde punten kijkt wanneer zij een kavel wil beoordelen en wil bepalen of een bedrijf goed bij de Spaanse Polder past. Wat voor punten zijn dat? Zou je daar wat meer inzicht in kunnen geven?

Evgueni Beenhakker

Ja, natuurlijk. Ik kan gelijk even mijn scherm delen. Ik hoop niet dat dat ten koste gaat van de opname. Zien jullie mijn scherm? Ja, top. Ik heb hier een marktselectieprocedure openstaan van de Spaarnestraat. Ik weet niet of deze met jullie is besproken door Mees of iemand anders. Dit is de kavel die wij zouden gaan uitgeven aan de Voedselbank. Dat gaat nu helaas niet meer door.

Wij hadden daarvoor een selectieprocedure met een selectiefase en een inschrijvingsfase. De tenderprocedure viel dus uiteen in twee fases. In de eerste fase, de selectiefase, selecteren wij drie partijen. Die partijen gaan vervolgens door naar de inschrijvingsfase. In die fase dienen zij eigenlijk een soort ontwerp in dat wij gaan toetsen. Eerst is er dus een voorselectie. Vanuit alle geïnteresseerde partijen filteren wij drie partijen waarvan wij denken dat zij goed genoeg zijn om daarna een ontwerp aan ons te presenteren.

Jouw vraag was hoe wij toetsen of een bedrijf specifiek bij de Spaanse Polder past. Voor de Spaanse Polder hanteren wij de beleidsdoelen die ik net noemde: het juiste bedrijf op de juiste plaats en de verdichtingsopgave. Wij kijken bijvoorbeeld naar benutting van de beschikbare ruimte. Als een bedrijf weinig ruimte wil benutten, bijvoorbeeld alleen een kleine loods wil plaatsen en de rest van de kavel wil gebruiken voor containers, dan past dat wat ons betreft minder goed bij de Spaanse Polder.

Daarnaast kijken wij met name naar milieucategorie. Hoe hoger de milieucategorie, hoe beter een bedrijf in principe bij de Spaanse Polder past. Bedrijven met een lagere milieucategorie kunnen namelijk ook op een ander bedrijventerrein gevestigd worden dat dicht bij een woonwijk ligt, of soms zelfs in een woonwijk. Stel dat je een klein aannemersbedrijf bent dat alleen een kleine loods nodig heeft, dan hoef je niet per se op de Spaanse Polder te zitten. De Spaanse Polder is juist voorbehouden aan zware, meer belastende maakindustrie.

Over maakindustrie gesproken: ook daarvoor hebben wij een criterium. Hoe meer sprake is van maakindustrie, hoe meer punten een partij krijgt en hoe geschikter zij wordt geacht. Werkgelegenheid speelt ook een rol. Hoe meer werkgelegenheid een bedrijf aanbiedt, hoe geschikter wij het vinden om zich in de Spaanse Polder te vestigen. Daarnaast was verbondenheid met Rotterdam in deze procedure een extra criterium. Beantwoordt dit je vraag, of bedoelde je iets specifieker?

Chiara Roekalea

Ja, dit beantwoordt mijn vraag.

Evgueni Beenhakker

Ik zal het document straks met jullie delen. Dan kunnen jullie alles nog nalezen. De aanpak komt overigens best goed overeen met wat ik in jullie modellen heb gezien, maar dit is concreet op één kavel toegespitst.

Chiara Roekalea

Ik had nog een vraag. Dit zijn dus de criteria die jullie gebruiken om te kijken hoe een bedrijf bij de Spaanse Polder past. Zijn er naar jouw mening nog beperkingen aan deze criteria?

Evgueni Beenhakker

Wat bedoel je precies met beperkingen?

Chiara Roekalea

Bijvoorbeeld dingen die wel nuttig zouden zijn voor de Spaanse Polder, maar waar deze criteria niet naar kijken.

Evgueni Beenhakker

Even kijken of ik je vraag goed begrijp. Bedoel je beperkingen bij het selecteren van bedrijven, of beperkingen voor de mogelijkheid om zich überhaupt te vestigen? Wij hebben bijvoorbeeld beperkingen in de vorm van knock-outcriteria. Dat zijn minimumeisen. Als je daar niet aan voldoet, dan hoef je eigenlijk niet verder te kijken. Dan val je af. Stel dat jouw ontwikkeling niet past binnen het bestemmingsplan of het omgevingsplan, dan kun je niet verder in de procedure. Als je bijvoorbeeld een horecazaak of woningbouwproject wilt vestigen op een plek waar dat niet past binnen het gebied, dan kun je niet meedoen aan de procedure.

Hetzelfde geldt voor het randvoorwaardendocument. Dat is een bijlage bij de procedure. Daarin staat wat wij op die plek willen zien, bijvoorbeeld welke ruimtelijke uitgangspunten wij uitvragen. Dat document zal ik ook meesturen als jullie daar behoefte aan hebben. Ik kan jullie alle bijlagen meesturen, dan hebben jullie een totaalpakket. Het heeft online gestaan, dus het is in principe openbare informatie.

Er zijn dus minimeisen waaraan bedrijven moeten voldoen. Als je daar niet aan voldoet, kom je niet verder in de procedure. Een andere beperking die op dit moment heel relevant is, is netcongestie. Het elektriciteitsnet in Rotterdam, en eigenlijk in heel Nederland, zit vrij vol. Het is heel moeilijk om een energieaansluiting te verkrijgen. Voor bedrijventerreinen is het momenteel bijna uitgesloten dat er een nieuwe energieaansluiting kan worden verkregen. Wij zijn daarom aan het verkennen hoe wij omgaan met het uitgeven van kavels waarbij bedrijven geen energieaansluiting kunnen krijgen.

Dan moeten bedrijven bijvoorbeeld volledig zelfvoorzienend zijn met generatoren, turbines, zonnepanelen of door het doorleveren van stroom van burelen. Als een buurman wel een aansluiting heeft, moeten partijen onderling misschien iets regelen om alsnog van stroom te worden voorzien. Dat zijn wij nu aan het verkennen. Dat is ook een beperking, maar ik weet niet of dat precies aansluit op jouw vraag. Zoals ik het interpreteer, zijn dat de belangrijkste beperkingen.

Chiara Roekalea

Mijn vraag was meer: als bijvoorbeeld een horecabedrijf zich zou willen vestigen in de Spaanse Polder. In sommige opzichten zou dat wel fijn zijn, zeker als er meer bedrijven komen. Kijken deze criteria daarnaar?

Evgueni Beenhakker

Nee, in principe niet. Wij hebben natuurlijk maar heel beperkte ruimte. Er is maar een beperkt aantal kavels over dat wij vrij kunnen uitgeven. De rest is eigenlijk al volgebouwd. Herontwikkeling komt in de Spaanse Polder, en op bedrijventerreinen in het algemeen, nauwelijks voor. Het komt weinig voor dat wij bestaande gronden verwerven om daar iets anders voor terug te brengen.

Met de beperkte ruimte die wij nu nog hebben, willen wij vooral inzetten op optimaal gebruik van die ruimte. De Spaanse Polder is met name geschikt voor zware bedrijvigheid. Als wij nog maar een paar kavels over hebben, gaan wij niet een hele kavel uitgeven om daar een horecazaak te laten vestigen. Ook gaan wij een kavel niet minder courant maken door daar een stukje vanaf te halen voor horeca. In principe doen wij dat dus niet.

Chiara Roekalea

Jullie zijn dus echt gericht op hightech- en maakindustriebedrijven?

Evgueni Beenhakker

Absoluut. Hightech hoeft niet eens per se, maar wij willen de ruimte wel zo zwaar mogelijk benutten. Dat betekent een zo hoog mogelijke milieucategorie. Het liefst huisvesten wij daar bijvoorbeeld afvalverwerkingsbedrijven, metaalindustrie en andere zware categorieën bedrijvigheid. Daar is elders in de stad eigenlijk geen plaats voor. De Spaanse Polder is één van de weinige plekken in Rotterdam waar tot en met de hoogste milieucategorieën mogelijk zijn. Horeca valt in een veel lichtere milieucategorie. De ruimte die wij nog hebben, willen wij daarom zo optimaal mogelijk benutten.

Chiara Roekalea: Oké, heel erg bedankt. Ik had nog een vraag over het op de markt zetten van een kavel. Als ik het goed heb begrepen, zetten jullie een kavel op de markt en kunnen bedrijven daarop reageren en zich inschrijven als zij zich daar willen vestigen.

Evgueni Beenhakker

Juist.

Chiara Roekalea

Vragen jullie die bedrijven dan ook om al hun gegevens op te sturen?

Evgueni Beenhakker

Ja, in principe wel. Volgens mij moeten zij al bij de aanmelding hun KvK-gegevens en een eigen verklaring indienen waarin staat dat zij financieel draagkrachtig genoeg zijn om de opgave uit te voeren. Daarmee verklaren zij dat de ontwikkeling binnen hun bereik ligt en dat zij niet failliet gaan op het moment dat zij moeten uitvoeren. In principe vragen wij dus alle relevante gegevens uit. Doel is op specifieke gegevens?

Chiara Roekalea

Meer op milieucategorie, of ze duurzaam zijn, of ze investeren in R&D, dat soort gegevens.

Evgueni Beenhakker

Jazeker. In principe zijn dat criteria die wij vaak uitvragen. Als wij een kavel op de markt brengen, publiceren wij dat op een aanbestedingsplatform, bijvoorbeeld Mercell. Daar geven wij aan dat de kavel op de markt wordt gebracht en dat partijen

kunnen reageren op de opgave. Vervolgens uploaden wij alle bijlagen: wat er wordt gevraagd, welke criteria gelden, enzovoort.

Op duurzaamheidsambities of andere onderdelen kunnen wij punten toekennen. Dat verschilt per kavel. Sommige kavels hebben specifiekere ambities dan andere. Als een kavel bijvoorbeeld watergebonden is, kunnen wij punten toekennen aan de mate waarin een bedrijf watergebonden activiteiten heeft, zodat de ligging optimaal wordt benut. Op R&D heb ik niet eerder gezien dat wij daarop toetsen, maar duurzaamheid is meestal een standaard onderdeel van de procedure. Dat zijn beleidsnormen. Wij kunnen bijvoorbeeld stellen dat minimaal aan een bepaalde norm moet worden voldaan. Als een partij beter scoort, krijgt zij meer punten. Aan het einde krijgt de partij die het meest duurzaam, circulair of passend is de meeste punten. Vervolgens kijken wij wie in totaliteit de meeste punten heeft verzameld. Met die partij gaan wij dan de samenwerking aan.

Dus: ja, zulke gegevens worden meegenomen, maar niet altijd als filter in de voorfase. Het wordt vooral meegenomen in de puntentoekening, afhankelijk van wat wij per kavel uitvragen.

Chiara Roekalea

Heel erg bedankt. Om voor mijzelf een beter beeld te krijgen: vragen jullie vaker naar kwantitatieve informatie van bedrijven of juist naar kwalitatieve informatie?

Evgueni Beenhakker

Ik denk allebei. Met kwantitatieve informatie bedoel je bijvoorbeeld het aantal werknemers, het aantal vierkante meters, hoeveel energie ze nodig hebben, hoeveel grond ze nodig hebben en dat soort cijfers?

Chiara Roekalea

Ja, precies. Echt cijfers.

Evgueni Beenhakker

Dan zou ik zeggen: allebei. Hoeveel grond ze nodig hebben, staat in principe al vast, want de kavel is afgebakend. Wij brengen een specifieke kavel op de markt, niet meer en niet minder. Maar wij kunnen wel een minimum stellen aan het aantal vierkante meters dat gerealiseerd moet worden. Bijvoorbeeld: de deelnemer moet minimaal een bepaald aantal vierkante meters realiseren. Vervolgens vragen wij een korte beschrijving van de hoeveelheid bruto vloeroppervlak die de partij voornemens is te realiseren. Naarmate zij meer realiseren, kunnen zij meer punten krijgen. Daar kan bijvoorbeeld een formule aan gekoppeld worden. Hoe beter je de kavel benut, hoe meer punten je krijgt. Met andere woorden: hoe hoger of intensiever je bouwt, hoe meer punten kunnen worden toegekend. Dat is kwantitatief.

Ook werkgelegenheid kan kwantitatief zijn. Hoe meer werkgelegenheid je aanbiedt, hoe meer punten je krijgt. Dat kan bijvoorbeeld met een concrete puntentoekening: minimaal 60 fte levert 10 punten op, tussen 30 en 60 fte levert 5 punten op, en onder de 30 fte levert 0 punten op.

Kwalitatief gaat bijvoorbeeld over duurzaamheid: wat ga je precies realiseren? Dat is niet altijd volledig in cijfers waarneembaar. Ook in de fase daarna leveren partijen een schetsontwerp in. Dat is natuurlijk ook kwalitatief. Denk aan bebouwing en uitstraling, een duidelijk herkenbare entree aan de voorzijde, de uitwerking en de aansluiting op de directe omgeving. Dat zijn allemaal kwalitatieve punten waarop het schetsontwerp wordt getoetst. Dus als antwoord op je vraag: ik denk allebei.

Chiara Roekalea

Oké, beide zijn dus echt belangrijk voor jullie.

Evgueni Beenhakker

Ja, absoluut.

Chiara Roekalea

Walid, wil jij nog vragen stellen?

Walid Omar

Nee, mijn vragen kwamen eigenlijk overeen met jullie vragen, dus dat is goed.

Chiara Roekalea

Oké, dan zou ik nu verder willen gaan naar de kavelontwikkeling.

Evgueni Beenhakker

Onderbreek mij vooral, want ik weet dat ik af en toe wat lang van stof ben. Ik probeer alles zo compleet mogelijk uit te leggen, maar onderbreek mij vooral als je denkt dat mijn antwoord niet aansluit op je vraag of dat je er niets aan hebt.

Chiara Roekalea

Welke eisen moeten volgens jou worden gesteld aan gebouwen en ruimtelijke kwaliteit?

Evgueni Beenhakker

Daar ben ik niet de expert in. Dat ligt eigenlijk bij de afdeling stedenbouw. Wij hebben altijd een stedenbouwkundige in het projectteam die dat uitwerkt. Die eisen worden vastgelegd in een nota van uitgangspunten of in een randvoorwaardendocument. De benaming verschilt per project, maar in essentie is het hetzelfde.

Ik kan even laten zien hoe zo'n document eruitziet. Ik zal dit straks ook met jullie delen. Hier zien jullie de kavel. In het document wordt uitgewerkt wat de kavel inhoudt en wat wij daarop willen zien. Naar dit document verwijzen wij ook in de selectieprocedure, dus in het document met alle criteria.

Hier staan bijvoorbeeld ruimtelijke randvoorwaarden. Dit zijn voorwaarden waaraan de ontwikkeling moet voldoen. Denk aan de oppervlakte van de bedrijfskavel, de grootte van het bouwvlak, de gewenste FSI, het minimale bruto vloeroppervlak, de gewenste gevel, een groene uitstraling, enzovoort. Dit wordt opgesteld door stedenbouw.

Anna Schenderling

Dit is volgens mij ook wat wij weleens het kavelpaspoort noemen, toch?

Evgueni Beenhakker

Ja, absoluut. Het is eigenlijk hetzelfde.

Dana Rijsdijk

Is dit document ook opgesteld voor de kavel aan de Giessenweg?

Evgueni Beenhakker

Nee, helaas niet. Voor de Giessenweg hadden wij lange tijd eigenlijk al een bedrijf dat geïnteresseerd was om de kavel af te nemen.

Anna Schenderling

Ja, dat bedrijf is failliet gegaan.

Evgueni Beenhakker

Juist. Codrico gaat daar niet meer heen. Volgens mij hadden wij daar geen randvoorwaardendocument voor, in ieder geval niet in deze vorm. Er waren volgens mij wel bepaalde eisen. Ik zal voor jullie even nalopen of ik daar nog iets van kan terugvinden. Volgens mij was het doel van die uitgifte de verplaatsing van de fabriek vanuit Katendrecht, zodat daar weer ruimte vrij zou komen.

Dana Rijsdijk

Voor Walid en mij gaat het om de kavel aan de Giessenweg. Daarom dacht ik: als zo'n document bestaat, zou dat mooi zijn.

Evgueni Beenhakker

Ja, precies. Ik denk niet dat het in deze vorm bestaat, maar ik ga wel kijken welke informatie er beschikbaar is. In principe is dit document de basis waarop wij toetsen. Het is het uitgangspunt en daaruit halen wij criteria. Eigenlijk geldt: hoe beter een indiening aansluit op die criteria, hoe meer punten de partij krijgt. Als een indiening volledig overeenkomt met het document, is dat eigenlijk de perfecte partij. Ik zal kijken wat ik hierover kan vinden. De documenten die ik nu laat zien, stuur ik sowieso ter inspiratie naar jullie door.

Dana Rijsdijk

Ik heb nog één vraag over de kavel aan de Giessenweg. Zijn er destijds ook randvoorwaarden gesteld voor het feit dat zij daar een kade wilden ontwikkelen? Ik weet niet of dat toen ook in het plan is meegenomen.

Evgueni Beenhakker

Ja, dat is een heel genuanceerd dossier geweest. Voor een deel lag er al een kade, voor een deel was er geen kade, en het deel waar wel een kade lag, was in zo'n slechte staat dat die eigenlijk niet meer als kade kon dienen. Die moest dus enorm verstevigd worden. Daarnaast zou over de rest van de lengte van de kavel nog een kade moeten worden aangelegd. Dat zou veel geld hebben gekost.

Daarover is toen een deal gemaakt met Codrico, omdat zij dit voor eigen rekening zouden nemen. Dat is vervolgens verrekend met de grondprijs. Er is dus een onderhandeling geweest waaruit een resultaat is gekomen. Voor zover ik weet, was er niet per se een concrete voorwaarde voor de kade. Het was nooit formeel mijn dossier, maar het dossier van een collega die er toen op zat. Ik ga nog even in de mappen kijken welke documenten ik hierover kan terugvinden, specifiek over de kade. Hopelijk zijn jullie daarmee straks geholpen.

Einde van het voor mij relevante deel van de transcriptie.

INTERVIEW 5 INKOOPADVISEUR GEMEENTE ROTTERDAM

Respondent: Sharon van Veen

Interviewers: Dana Rijsdijk, Walid Omar, Chiara Roekalea

Datum afname: 03-06-2026

Inleiding

Voor dit onderzoek is op 3 juni 2026 een interview afgenomen met Sharon van Veen, inkoopadviseur bij de gemeente Rotterdam. Zij is binnen de gemeente betrokken bij inkoop- en selectieprocedures rondom gebiedsontwikkeling, waaronder de verkoop en verhuur van gemeentelijke kavels. Vanuit haar rol adviseert zij projectmanagers over de wijze waarop kavels op de markt worden gezet, welke procedurevorm passend is en hoe inschrijvingen van marktpartijen beoordeeld kunnen worden.

Het interview is relevant voor dit onderzoek, omdat de kavel aan de Giessenweg/Bornisshaven eigendom is van de gemeente Rotterdam en een toekomstige ontwikkeling waarschijnlijk via een selectie- of tenderprocedure tot stand komt. In het gesprek is daarom ingegaan op de manier waarop de gemeente bedrijven beoordeelt bij de uitgifte van bedrijfskavels. Daarbij kwamen onderwerpen aan bod zoals milieucategorieën, ruimtelijke kwaliteit, economische meerwaarde, duurzaamheid, netcongestie en de haalbaarheid van nieuwe energieaansluitingen.

Daarnaast is specifiek gesproken over de beperkingen en kansen van bedrijfskaveluitgifte binnen Rotterdam. Sharon van Veen gaf aan dat criteria per kavel kunnen verschillen, maar dat bij bedrijfskavels vaak wordt gekeken naar de mate waarin een bedrijf past bij de locatie, de toegestane milieucategorie benut, bijdraagt aan de Rotterdamse economie en een passend ruimtelijk ontwerp realiseert. Ook benoemde zij dat netcongestie steeds belangrijker wordt binnen gebiedsontwikkeling en dat bij recente tenders al wordt gevraagd hoe bedrijven hun energievoorziening zelfstandig of innovatief kunnen oplossen.

De inzichten uit dit interview worden gebruikt ter onderbouwing van het programma van eisen en de scenarioanalyse. Het gesprek laat zien dat de ontwikkeling van de kanszone niet alleen ruimtelijk en functioneel passend moet zijn, maar ook uitvoerbaar, economisch waardevol en realistisch binnen actuele gemeentelijke randvoorwaarden zoals energiecapaciteit, duurzaamheid en selectiecriteria bij kaveluitgifte.

Chiara Roekalea

Oké, we hebben onszelf een beetje voorgesteld. Kunt u uw rol en betrokkenheid bij de gemeente Rotterdam en als het kan, de ontwikkeling van de Spaanse Polder toelichten?

Sharon van Veen

Ja, tuurlijk nou. Ik ben Sharon van Veen. Ik ben inkoopadviseur bij de gemeente Rotterdam, voornamelijk voor gebiedsontwikkeling. Zowel voor verkoop als verhuur van kavels en dan kan je denken aan, nou ja, bedrijvigheid, maar het kan ook over nieuwbouwwoningen zijn, of zonneparken, windmolens, dus je kan het zo gek niet bedenken. Ja, daar begeleid ik eigenlijk de procedures en adviseer ik vanuit de inkooprol. En zodoende ben ik ook in het verleden al aangehaakt bij de Spaanse Polder voor een aantal bedrijfskavels, toen nog een tijdje uit geweest. Toen heb ik ook nog eens een keer meegedacht bij een marktconsultatie. Dus ja, we wilden even weten hoe de markt eruitzag en wat ze eigenlijk wilden. Of ze überhaupt interesse hebben in de kavels daar op de Spaanse Polder. En nu ben ik wel bezig met een bedrijfskavel, maar niet binnen Spaanse Polder. Maar goed, het is wel een leercasus, dus ik heb met Evgueni ook best veel contact gehad over, nou ja, netcongestie onder andere. Ik zag het ook bij jullie erin staan. Dat is natuurlijk op dit moment een probleem binnen de gemeente Rotterdam, voornamelijk voor de gebiedsontwikkeling. En, ik ben nu bezig met een bedrijfskavel bij Stadionpark en die willen we helemaal van, nou ja, van het net afhouden. En ja, we zijn een soort pilot gestart om te kijken of dat mogelijk is, dus dat zijn dingen die ik straks ook met Evgueni ga bespreken: de uitkomsten daarvan, zodat hij ze ook eventueel mee kan nemen binnen de Spaanse Polder.

Dana Rijsdijk

Ja, dat is voor mij en Walid, denk ik wel het belangrijkste, want wij zijn bij de kavel bij de Giessenweg bezig en daar staat nu op dit moment ook nog niks. Dus daar moet ook een heel nieuw gebouw komen. Ja, dus als er geen nieuwe energieaansluiting mogelijk is, ja, dat is voor ons dan best wel ook even uitzoeken hoe wij dat dan realistisch kunnen maken, zeg maar.

Sharon van Veen

Ja, ja, zeker. Dat is een perfect voorbeeld van wat wij nu hebben gedaan in Stadionpark. Ik zal er zowel nog even wat over vertellen. Ik zag ook dat jullie heel veel over KPI's hebben, wat ik denk dat het heel goed is. Alvast vooruitlopend op het hoofdpunt op jullie vragen. Ik vind het wel leuk om te zien, want ik ben ooit ook begonnen als afstudeester bij de gemeente Rotterdam.

Heel ergens anders hoor bij Rotterdam, circulair, en ik heb mijn scriptie gehouden over KPI's. Binnen programma Rotterdam Circulair dus. Ik vond het wel leuk toen ik jullie vragen zag, dacht ik, hé, kijk, ik zie een linkje met, nou ja, ook alweer 6 jaar geleden. Maar dat is wel leuk om te zien. Dus, ik vind het alleen maar heel goed dat jullie daar aandacht aan besteden.

Chiara Roekalea

Dan had ik nog een vraag, wat voor soort beslissingen neemt u doorgaans met betrekking tot bedrijven of grondgebruik in de gemeente Rotterdam?

Sharon van Veen

Ja, dat is bij ons misschien wat lastig, want officieel zijn wij niet de personen die beslissingen nemen. Wij zijn echt als adviseurs aanwezig, dus vaak is er een projectmanager. Hij is uiteindelijk degene die, nou ja, de beslissing neemt en wij adviseren wel, nou ja, wat een verstandige beslissing is of wat binnen de aanbestedingswet past. Maar uiteindelijk zijn zij degene die, nou ja, die beslissing nemen. Dus wij adviseren wel om ervoor te zorgen dat zij de juiste beslissing kunnen nemen, maar uiteindelijk is het aan hen om, nou ja, die beslissing daadwerkelijk te nemen. En dan zit het vooral op: is het aanbestedingsplichtig? Dus dat gaan wij naar kijken. Als het aanbestedingsplichtig is, moeten we het via de Aanbestedingswet doen, en anders kan je dat wel via een soort procedure. Jullie hebben waarschijnlijk al gezien. Als ik zo jullie stukken zie via gewone selectieprocedure, doen die niet vaststaan aan die aanbestedingswet. Je moet je wel aan de regels houden, maar je hoeft je niet aan dat hele dikke wetboek te houden. Dus, het eerste wat wij doen, is altijd kijken of het aanbestedingsplichtig is, ja of nee? En is het niet aanbestedingsplichtig toch? Nou, dan hebben wij bij ons op de afdeling met ons team een aantal procedurevormen opgesteld die we kunnen pakken, ook speciaal één voor bedrijfskavels. En als dat ook niet passend is, dan kijken we gewoon, wat is wel mogelijk? Dus, we zijn heel erg flexibel voor als het niet een aanbestedingsplichtige procedure is, zijn we erg flexibel in de manier waarop we de markt op gaan en kunnen we ook nog wel wat. Nou ja, wat... wat grenzen opzoeken, en wij zijn dan degenen die daarover adviseren en wij begeleiden die procedures. Dus die tenderprocedures, die aanbestedingsprocedures, die begeleiden wij eigenlijk van A tot Z. Zodat dat, nou ja, volgens de regels verloopt en dat iedereen een eerlijke kans krijgt om die bedrijfskavel van de gemeente te kopen of te huren om daar zijn bedrijf te plaatsen. En dan voor iedereen ook dezelfde regels gelden, dus wij zijn daar daarvoor ook aanwezig om daar scherp op te zijn.

Chiara Roekalea

Klopt het dan dat je uiteindelijk toch zei dat de projectmanager degene is die de uiteindelijke beslissing maakt?

Sharon van Veen

Ja, klopt inderdaad. Kijk, wij adviseren natuurlijk wel op basis van de wet ook, dus. Over het algemeen neemt de projectmanager altijd wel aan wat wij zeggen, want het is gewoon heel risicovol als we dat niet doen. Maar uiteindelijk zijn wij echt puur voor advisering en begeleiding van procedures. En niet, ja, de beslissing ligt niet bij ons. Ja, nee.

Chiara Roekalea

Maar dus momenteel worden beslissingen over welke bedrijven zich in de Spaanse Polder of Schiedam of andere regio's in Rotterdam echt gedaan via de tenderprocedure?

Sharon van Veen

Ja, klopt inderdaad, ja. Dus de meeste bedrijfskavels worden nu via een, nou een tenderprocedure dan wel niet aanbestedingsplichtig of niet. Op de markt gezet, dus online gezet, en dan kunnen partijen via die weg, kunnen ze nou ja, een zogenoemde inschrijving doen. En volgens de regels die wij hebben opgesteld via de nou ja, de criteria die wij belangrijk vinden. En die beoordelen wij dan of toetsen wij dan. En nou de partij die dan met de hoogste punten of het beste uit de verf komt op basis van onze vereisten? Die krijgt uiteindelijk die kavel gegund.

Chiara Roekalea

Ja. En welke criteria of eisen bij het kijken van bedrijven zijn dan het belangrijkste?

Sharon van Veen

Ja, dit verschilt wel een beetje per bedrijfskavel, want bijvoorbeeld, ik heb er nu eentje. Daar is het wel belangrijk dat er bijvoorbeeld een hoge milieucategorie is. Een bedrijf dat daar zit, dat die mag tot milieucategorie 3.1, en dat mag op heel weinig plekken nog maar. Dus we willen juist stimuleren dat er een partij met een hoge milieucategorie op die kavel komt, want anders is het eigenlijk gewoon een beetje zonde. Dat is bijvoorbeeld iets wat in die tender dan heel erg belangrijk is. Maar dat kan bijvoorbeeld bij een andere tender van een andere bedrijfskavel wel helemaal niet van toepassing zijn. Dus vandaar ja, dat je ziet dat het per tender gewoon een kavel verschilt. Dus dat is eigenlijk vaak ook de allereerste waarmee we beginnen als we een tender uitvragen. Ja, het moet wel een beetje ook bij de rest van de gebouwen passen. Het moet er wel een beetje uitzien en niet een heel lelijk gebouw zijn natuurlijk, dus daar worden vaak ook op gescoord. En dan tegenwoordig is dus net congestie ook wel een belangrijk onderdeel waarop gescoord wordt.

En economie kan ook belangrijk zijn, zoals ik net zei, over die milieucategorie. Je kan ook bijvoorbeeld een bedrijf kiezen dat al in Rotterdam gevestigd is, want je wil die bedrijvigheid wel in Rotterdam houden. Of dat je graag wil dat partijen leerarbeidsplaatsen aanbieden, echt met Rotterdamse, andere Rotterdamse bedrijven samen gaan werken of al samenwerken, dat we dat ook belangrijk vinden. Dat kan bijvoorbeeld ook.

Chiara Roekalea

En dan had ik nog een vraag, waar ziet u op dit moment beperkingen in de huidige manier, dus het is de tenderprocedure waarop bedrijfskavels worden uitgegeven.

Sharon van Veen

Ja, ik denk dat het belangrijkste is... Nou, ik denk dat het twee dingen zijn. Enerzijds is het, wij publiceren alles via Mercell. Ik weet niet of jullie daar wel eens van gehoord hebben, maar dat is een aanbestedingsplatform. Vanuit Mercell wordt het ook op TenderNed gezet en dat is echt het bekende aanbestedingsplatform en partijen die zich daarop aanmelden. Die krijgen ook een melding als er iets binnen hun categorie online komt en daarnaast kunnen we gelukkig ook een e-mailadres toevoegen en partijen persoonlijk uitnodigen. Maar dat systeem is gewoon niet heel erg gebruiksvriendelijk, en wij zijn in Rotterdam helaas gebonden aan dat systeem. Nu is het voordeel bij gebiedsontwikkeling dat we ons niet altijd aan de aanbestedingswet hoeven te houden; we kunnen daar wel wat makkelijker in zijn. Maar ik denk dat communicatie een belangrijk ding is. Hoe bereiken we nou die bedrijven? We proberen nu wel met bijvoorbeeld Ondernemen010 ook wat meer uit te zetten, dus je ziet dat daar veel bedrijven ook lid van zijn of de nieuwsbrief ontvangen. Maar ja, de communicatie en de bereikbaarheid van die bedrijven is gewoon best wel lastig. Dus dat vind ik wel een dingetje en daarnaast. Je ziet dat die partijen eigenlijk niet zo heel vaak tenders of aanbestedingen doen, en dat ze vaak iets niet helemaal goed begrijpen of met projectmanagers aan de telefoon hangen, terwijl dat eigenlijk niet mag, op de verkeerde momenten vragen stellen, of ja, hun indiening niet helemaal volledig maken of wat foutjes daarin maken. Ik probeer altijd wel met bedrijfskavels altijd iets relaxter erin te zetten. En niet heel streng, omdat ik weet dat die partijen dit niet zo vaak doen. Dus ik heb het wel eens bij ons intern over gehad. We moeten eigenlijk gewoon een simpel iets maken. Gewoon dat het begrijpelijk is ook voor die partijen die dit eigenlijk nooit doen, maar wel heel graag die kavel willen, en misschien willen we ze daar ook wel heel graag. Dus dat zijn, denk ik, vanuit inkoop de twee belangrijkste dingen die we op dit moment in de bedrijfskavels die we op de markt zetten. Een probleem, of een verbeterpunt, zou kunnen zijn. En ja, netcongestie is er natuurlijk één, maar dat is, natuurlijk ja, binnen alles bij de gemeente Rotterdam.

Dana Rijdsdijk

Dat heeft u daar misschien voorbeelden in hoe dat bijvoorbeeld recentelijk is opgelost of...

Sharon van Veen

Met de netcongestie?

Dana Rijdsdijk

Ja, met netcongestie.

Sharon van Veen

Nou ja, misschien als voorbeeld die bedrijfskavel waar wij nu mee bezig zijn in Stadionpark. Ik kan je sowieso die dat document doorsturen die leidraad, want die is gewoon openbaar. Dus nou ja, die zal ik wel even doorsturen straks. Maar wat daar eigenlijk gebeurde? Dat is een bedrijfskavel waar vroeger wel een aansluiting zat, maar die is weggehaald. Eigenlijk niet zo heel slim, maar ja, als een kavel heel lang leeg staat, dan word je gewoon weggehaald of afgesloten. En we willen er ook nog eens dus een bedrijf dat wat hogere milieucategorie heeft. Nou, dat betekent ook zwaardere apparaten aan het werk, dat soort dingen dus. Wij dachten ook in het begin van nou, laat maar, we gaan wel even een mooi park of zo daar maken, maar voorlopig zit het hem er niet in, maar toen kwamen er partijen op de lijn. Die voorheen ook interesse hadden van de indicatie van die zeiden, ja, maar we kunnen waarschijnlijk gewoon intern oplossen of met het delen van stroom of volledige zelfopwekking met nou ja, een batterij en zonnepanelen en windturbines op het dak.

Dus we zijn een beetje gaan uitzoeken: nou, is het één partij die dit heeft of zijn het meerdere die het wel zouden kunnen? Nou, toen kwamen we erachter dat er meerdere partijen nog steeds wel interesse hadden, en toen hebben we er toch voor gekozen om die kavel online te zetten, maar wel met de boodschap: je krijgt geen aansluiting, geen grote, maar vanaf 1 juli ook geen kleine meer. Dus ja, je moet het intern oplossen. Het was daarom ook echt een pilot die we hebben gedaan hiervoor. En het belangrijkste was dan dat we ook, dat ze ook lieten zien hoe ze dat dan gingen doen en ons vertrouwen konden geven op de nou ja, voor de wijze waarop dat kon. Dus dat hebben we ook uitgevraagd in één van de criteria in de tender met de vraag van, nou ja, schrijf je plan van aanpak, dus wat? Hoe ga je het oplossen? En als dat niet lukt, wat zijn je beheersmaatregelen? Je risico en beheersmaatregelen? Die wilden we heel duidelijk zien en we willen eigenlijk gewoon zien dat jullie gelijk zijn, als dat gebouw er staat, dat jullie gelijk aan de slag kunnen, dus niet dat het vervolgens heel lang stil ligt. Dus we hebben op die manier geprobeerd om bedrijven, nou ja, wel, de kans te geven van als ze het zelf kunnen oplossen, dat ze dus wel gewoon kans maken op die kavel. Dus dat hebben we op die manier uitgevraagd. We hebben begin mei de inschrijvingen daarvan binnengekregen. Ik kan daar helaas niet te veel over zeggen, want dat is nog allemaal geheime

informatie. Wat ik wel kan zeggen, is dat we inschrijvingen hebben gekregen, dus dat is al heel positief. Ja, dus het is wel degelijk mogelijk om het echt volledig zelfvoorzienend te maken, ook binnen de zware maakindustrie, zeg maar op papier. Je weet natuurlijk niet of ze straks, als ze aan de slag gaan, het dan ook lukt, maar als we het zo lezen, dan zit daar wel potentie in, dus dat is wel, ja, dat is wel positief. Kijk, ja, dat is lastig dat ik daar nu niet over kan vertellen. Wat dan oplossingen zouden zijn, want ja, je wil ook de markt die vrijheid geven om met oplossingen te komen. Vaak weten we dat er natuurlijk, inderdaad, in verschillende trends dat ze dan ook zeggen van: joh, je kan aansluitingen bij de burens of inderdaad gewoon zelf stroom opwekken. Er zijn wel mogelijkheden, ja, alleen dat delen met de burens, dat is dus een lastig verhaal in Nederland. Ik weet niet of jullie dat al hebben uitgezocht, maar dat ze er met privaatrechtelijk en het is, je mag officieel niet stroom van de burens lenen of gebruiken niet met een directe lijn. Bijvoorbeeld, dat je de stekker erin stopt en bij de burens steek je hem erin, dat mag dus niet. Maar ja, je hebt wel andere oplossingen. Je zou natuurlijk kunnen zeggen, ik zet hem, ik doe het via een batterij. Maar zo'n directe lijn, dat mag bijvoorbeeld niet, dus dat is wel iets waarin de gemeente vindt dat ook lastig en dat maakt het natuurlijk nog lastiger, want wij vinden het al lastig. Mark vindt het eigenlijk ook lastig, maar die heeft vaak wel creatieve ideeën om het op te lossen. En dan is zo'n tender natuurlijk fijn dat je de markt, nou ja, kan vragen van hoe, hoe denken jullie dat te kunnen doen? Wat vaak weten zij gewoon veel meer, zij zijn veel verder dan dat wij denken dat ze zijn.

Chiara Roekalea

Heel erg bedankt. Dan, over de tender gesproken: via de, nou ja, als er dan een bedrijfskavel op de markt komt en er schrijven een aantal bedrijven ervoor in, dan vragen jullie dus al die informatie, zoals het ontwerp, hun eigen informatie, via de tender. Klopt dat?

Sharon van Veen

Klopt inderdaad. En denk, bijvoorbeeld, ook aan een Kamer van Koophandel-uitreksel, dus we moeten wel controleren dat het bedrijf ook nou ja, echt bestaat. Ze moeten een belastingoverzicht sturen vanuit de Belastingdienst, dus dat is ook niet te hoge schulden hebben.

Dus dat zijn ook nog wel dingen die we ook uitvragen, maar dat is ja, dat zijn de basics. Veel partijen die snappen dat gelukkig wel. En inderdaad alle informatie die zij delen met ons gaat allemaal via de tender op basis van wat wij hebben uitgevraagd.

Dana Rijdsijk

Dat in het voorgaande interview dat wij hebben gehad, werd ook gezegd dat ze dan ook kijken naar of een bedrijf niet in een bepaalde periode dan failliet zou kunnen gaan, maar dat project dat eerst zou worden gerealiseerd op de Giessenweg van Codrico. Dat was dan geaccepteerd, maar zij waren wel failliet gegaan. Dus hoe? Omdat dan uiteindelijk wel... Zo komen.

Sharon van Veen

Nou, het lastige is... Je kan van tevoren maar bepaald gedeelte echt controleren en de gemeente heeft wel onderzoeksplicht, maar uiteindelijk blijft het natuurlijk de verantwoordelijkheid van de inschrijver, of ze wel of niet het aankunnen. Dus wij zullen dat wel altijd uitvragen, en nou ja, proberen te checken voor zover dat kan, maar je kan vaak ook gewoon niet heel veel meer checken. Plus, het kan natuurlijk ook op een ander... Stel ze hebben... Ik weet niet precies het verhaal bij Codrico. Ik weet wel dat het mis is gegaan, maar het kan natuurlijk ook zijn dat zij een ander heel groot project hebben gehad waar wij niet vanaf wisten of die ze gewoon erbij deden en dat het daar helemaal is misgegaan. Waardoor ze zo diep in de schulden zaten, dat ze uiteindelijk bij ons project dus ook niet... Ja, failliet zijn gegaan. Dus je, je kan het gewoon niet, niet volledig controleren.

Dana Rijdsijk

Oké.

Chiara Roekalea

Heel erg bedankt, dan wil ik... Ik had ook nog een paar vragen over technologie en duurzaamheid. Hoe belangrijk zijn die factoren wanneer jullie bedrijven evalueren?

Sharon van Veen

Ja, ja, je bedoel je echt als we de inschrijvingen binnenkrijgen? Ja, bij de inschrijving ja, nou ja, dat verschilt zoals ik net zei, ook al met een beetje per tender. Voor... voor jullie beeldvorming, binnen een gebiedsontwikkeling, echte gebouwen met woningen. Daar is duurzaamheid heel belangrijk. Dat is gewoon wettelijk of beleidsmatig vastgelegd, maar in de gemeente dus. Zij moeten dus altijd ook 30 van de 100 punten daarvoor krijgen. Nou, dat is best veel als je ook nog prijzen hebt en stedenbouw, dat soort dingen. Dat is gelukkig bij bedrijfskavels niet zo, want dan zou dat, denk ik, niet werken. Het moet wel altijd meegenomen worden.

Maar je bent vooral wij als inkoper moeten goed kijken van nou, Oké, is het in verhouding met elkaar gaan we niet te veel uitvragen, want als je 100 miljoen dingen wil van die bedrijven. En dat is niet eerlijk; dat kunnen ze niet waarmaken. Dus vaak kijken we van, wat willen we? Wat is beleidsmatig, moet je echt daarmee beginnen en wat zou leuk zijn om er nog bij

te hebben? En daar zit vaak dan duurzaamheid wel bij. En, we hebben uiteraard gewoon de minimumeisen die er zijn voor duurzaamheid die we gewoon mee moeten nemen. Dus duurzaamheid is belangrijk, maar minder belangrijk dan bij woningbouw.

Chiara Roekalea

En dan had ik nog een vraag over specifiek de Spaanse Polder. Moet de gemeente echt actief prioriteit geven aan productiebedrijven?

Sharon van Veen

Wauw. Durf ik niet te zeggen, en dat komt omdat als inkoper ben je daar echt niet echt bij betrokken, dus dat wordt vaak vanuit hogere hand bepaald. Wat voor een bedrijfskavels daarop willen. Ik denk dat Evgueni hier ook geen antwoord op kon geven, vermoed ik, maar misschien ook wel hoor, dat hij net even die meer inside information heeft daarover. Maar als inkoper ben je vaak al... Kom je erbij zodra dat al bedacht is of besloten is. Dus vaak kun je daar... Kijk, als het aan mij ligt, dan zou ik zeggen: we doen een soort marktconsultatie en dat houdt eigenlijk in: we gaan kijken binnen, bijvoorbeeld in de Spaanse Polder, naar de bedrijven die er al zijn. Misschien wil er iemand uitbreiden. Is er op een andere manier interesse om even te polsen? Van wie heeft er überhaupt interesse in zo'n kavel? Ja, zijn dat echt? Nou ja, wat voor bedrijven zijn dat? Het is ook wel zo dat een gedeelte ook wel bepaald is in de... In de Omgevings, nou ja, bestemmingsplan, dat soort dingen, dus daar zijn ook gebieden, bijvoorbeeld, aangereikt waarin, nou ja, je hebt nog wel eens partijen die een locatie nodig hebben voor hun sportschool of een nagelsalon, dat soort dingen. Dat is vaak daar wel vastgelegd in zo'n bestemmingsplan. En daar mogen we sowieso niet van afwijken als gemeente. Ja, tenzij we de hele goede redenen voor hebben, maar dan moet je een hele lange procedure doorheen gaan, dat wil je ook niet altijd. Dus het is, enerzijds wordt het vanuit hogere hand besloten wat voor soort bedrijven daar komen, maar het moet altijd binnen het bestemmingsplan passen. En dat bestemmingsplan, dat wordt door ook binnen de gemeente opgesteld, maar dat wordt voor een heel groot gebied wordt dat gedaan voor een heel aantal jaren.

Chiara Roekalea

Oké, bedankt. Ik heb alsnog een vraag daarover. Legaal gezien, waar moet je dan allemaal naar kijken? Stel je voor, je wilt echt focussen op die productiebedrijven. Waar moet je dan? Hoe sta je dan legaal sterk tegenover andere bedrijven die in de Spaanse Polder zou willen vestigen?

Sharon van Veen

Ja, nou ja, dat dat zou je natuurlijk kunnen bepalen op basis van het bestemmingsplan, dus als je geluk hebt, dan staat het daar heel sterk in en kun je het daarop terugvallen. Maar als je het goed kan beargumenteren, bijvoorbeeld omdat je marktconsultatie hebt gedaan of omdat ik kan me voorstellen dat er niet veel locaties zijn waar het kan en hier is een uitgelezen locatie waarop dat kan. We willen bedrijvigheid in Rotterdam versterken. We willen dat, nou ja, je kan zo gek niet bedenken. Ik denk dat het vooral belangrijk is dat we het goed kunnen beargumenteren, want vaak hebben we er heel goed over nagedacht. En kunnen we dat ook best wel op papier zetten, van nou ja, misschien beleid, of we hebben gekeken naar de locatie die het beste bij past, of het bestemmingsplan, en dan kan je dat best wel duidelijk neerzetten. En uiteindelijk is het aan de gemeente, het is een kavel van de gemeente. Dus ja, als andere partijen zeggen van bijvoorbeeld zo'n nagelstudio of een restaurant van ja, ik had eigenlijk daar gewild. Ja, nou ja, kijk naar de volgende kavel, zou ik zeggen. Dat is gewoon... Het is een kavel van de gemeente.

Dana Rijdsdijk

Ja, en de gemeente heeft natuurlijk toch ook wel gesteld dat het echt is tot milieucategorie 5.3, de hoogste milieucategorie die er is. Dus dat is ook wel echt een... Nou ja, vallen bedrijven die er zijn, dat zijn allemaal echt echt die hoge milieucategorie willen hebben.

Sharon van Veen

Ja, Dat is inderdaad wat, wat ik dus ook bij die Stadionpark had en dat is daar ook 3.1 zo dicht in de stad. Dat zie je gewoon bijna nooit meer, dus je wil dan ook niet een kantoor of zo erin hebben, Dat is gewoon zonde van de locatie.

Dana Rijdsdijk

Ja, want het mag wel een extra functie zijn, bijvoorbeeld op een bouwlaag. Inderdaad, weet je wel, je hebt natuurlijk al veel vloerruimte nodig, maar niet als hoofdfunctie.

Sharon van Veen

Ja, klopt.

Chiara Roekalea

Dana, had jij nog...?

Dana Rijdsdijk

Nee, ik denk dat dit voor mij de vragen wel waren. Ik denk dat zij natuurlijk ook nog wel dieper ingaan op hun beroepsproduct. Echt, dus dan was het hem voor mij, denk ik wel.

Chiara Roekalea

Hé, dan stel ik voor dat we overgaan op onze ja, beroepsproducten, onze modellen, van Walid en mij. Ik weet niet of we ze hier kunnen delen. Het komt volgens mij van de vorige keer.

Dana Rijdsdijk

Hé, ja, share content en dan kan je het snel delen. Nou, Ik ben ook weer in ieder geval dankbaar voor uw tijd. Dan ga ik gelijk met de informatie aan de slag.

Sharon van Veen

Ja, helemaal goed.

Dana Rijdsdijk

Succes, ja, dank u wel.

Einde van het voor mij relevante deel van de transcriptie.

BIJLAGE 18: (GESPREKS)VERSLAGEN

In deze bijlage zijn de gespreksverslagen opgenomen die tijdens het afstudeeronderzoek zijn opgesteld. De gesprekken zijn gevoerd ter aanvulling op de interviews en analyses in het hoofdrapport. Ze bieden praktijkgerichte inzichten in de visie van de gemeente Rotterdam op de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven en geven aanvullende duiding aan de onderzochte ontwikkelscenario's. De gespreksverslagen zijn gebruikt om de beleidsmatige, ruimtelijke en functionele afwegingen binnen het onderzoek verder te onderbouwen.

GESPREKSVERSLAG 1 – VISIE VAN DE GEMEENTE OP DE KAVEL AAN DE GIESSENWEG

Respondent: Mees Verkerk

Functie: Projectmanager / accounthouder bedrijven Spaanse Polder & Bedrijventerreinen Noordwest, gemeente Rotterdam

Interviewer: Dana Rijdsdijk

Onderwerp: Gemeentelijke visie op de ontwikkeling van de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven

Vorm: Gespreksverslag

Datum: 03-06-2026

Inleiding

In dit gesprek is besproken hoe de gemeente Rotterdam kijkt naar de toekomstige ontwikkeling van de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven. De nadruk lag op de betekenis van de kavel binnen het gemeentelijk grondbezit, de schaarste aan bedrijfsruimte, de economische ambities voor de Spaanse Polder en de ruimtelijke uitstraling van de locatie als zichtzone langs de snelweg.

Uitwerking gesprek

De kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven wordt door de gemeente Rotterdam gezien als een belangrijke strategische grondpositie. Het betreft de grootste kavel die de gemeente op dit moment nog in bezit heeft binnen dit deel van de Spaanse Polder. Daardoor is het van belang dat deze locatie zorgvuldig wordt ontwikkeld en zo goed mogelijk wordt benut.

Een belangrijk uitgangspunt hierbij is de schaarste aan bedrijfsruimte. In Rotterdam en de omliggende regio is bedrijfsruimte zeer schaars, waardoor zorgvuldig en effectief ruimtegebruik noodzakelijk is. Dit betekent dat de kavel niet extensief of laagwaardig moet worden ingevuld, maar een functie moet krijgen die past bij de economische waarde van het gebied en de druk op beschikbare bedrijfsruimte.

Daarnaast is besproken dat de gemeente duidelijke ambities heeft voor de Spaanse Polder. Het gebied moet vooral ruimte blijven bieden aan bedrijvigheid, met nadruk op maakindustrie en circulaire industrie. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen verschillende vormen van maakindustrie, zoals innovatieve maakindustrie, stadsverzorgende maakindustrie, circulaire maakindustrie en andere circulaire bedrijfsactiviteiten. De Spaanse Polder wordt daarmee gezien als een belangrijk gebied voor productie, innovatie en de overgang naar een circulaire economie.

Een belangrijk kenmerk van de Spaanse Polder is de hoge milieucategorie die in het gebied is toegestaan. Deze milieuruimte komt op binnenstedelijke bedrijventerreinen nauwelijks voor. In de haven zijn hogere milieucategorieën ook mogelijk, maar dat gebied heeft een ander profiel. De Spaanse Polder heeft daardoor een bijzondere positie: het gebied ligt relatief dicht bij de stad, maar biedt tegelijkertijd ruimte aan zwaardere bedrijvigheid en functies die elders moeilijker inpasbaar zijn.

Ook de ligging aan het water is besproken. In de Spaanse Polder zijn meerdere watergebonden kavels aanwezig, maar slechts een beperkt aantal daarvan wordt nog daadwerkelijk als watergebonden kavel gebruikt. Historisch gezien speelde vervoer over water een belangrijke rol, maar door de komst van snelwegen en de groei van vrachtvervoer over de weg is het gebruik van watertransport op de achtergrond geraakt. Hierdoor worden veel waterkavels tegenwoordig anders gebruikt dan oorspronkelijk bedoeld.

De gemeente wil de Spaanse Polder opnieuw sterker inzetten voor grootschalige bedrijvigheid, maakindustrie en circulaire economie. Dit is van belang om het verdienvermogen van Rotterdam op peil te houden en tegelijkertijd de omslag naar een circulaire economie mogelijk te maken. Deze ambitie sluit aan op bredere landelijke en gemeentelijke beleidsdoelstellingen.

De Spaanse Polder is hiervoor geschikt omdat het gebied goed aansluit op stedelijke ketens. Het terrein heeft een multimodale bereikbaarheid, ligt niet te ver van de stad en beschikt over mogelijkheden voor hogere milieucategorieën. Hierdoor kan het gebied ruimte bieden aan functies die in andere delen van de stad minder goed passen.

Ook de toekomstige relatie met Delft en de mogelijke komst van station Van Nelle rond 2040 zijn besproken. Deze ontwikkeling kan de verbinding tussen de Spaanse Polder, kennisinstellingen, innovatie en maakindustrie versterken.

Hierdoor kan het gebied op termijn een sterkere rol krijgen binnen een bredere regionale structuur van productie en innovatie.

Verder is besproken dat Rotterdam moet inspelen op de omslag naar een nieuwe economie. Verschillende sectoren in Rotterdam, zoals de haven, maakindustrie en dienstverlening, staan onder druk of moeten zich vernieuwen om toekomstbestendig te blijven. De Spaanse Polder kan hierin een belangrijke rol spelen door ruimte te bieden aan innovatieve en circulaire bedrijvigheid.

Een belangrijk ruimtelijk aandachtspunt is de ligging van de kavel langs de snelweg. Deze zone is aangemerkt als etalagezone voor de Spaanse Polder. Dit betekent dat de ontwikkeling niet alleen functioneel moet zijn, maar ook uitstraling moet hebben. De locatie vormt een informele entree van Rotterdam aan de westkant. Wie via de snelweg de stad binnenkomt, moet een representatief beeld krijgen van Rotterdam en de Spaanse Polder.

Als voorbeeld is verwezen naar het Porsche-pand, dat langs de snelweg al functioneert als duidelijke blikvanger. Ook is gekeken naar de ontwikkeling aan de kant van Schiedam, waar langs de snelweg wordt geïntensiveerd en bij nieuwbouw hoge eisen worden gesteld aan uitstraling. Rotterdam wil hier op termijn op aansluiten. Omdat de gemeente eigenaar is van de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven, ligt het voor de hand om bij deze gemeentelijke kavel te beginnen.

Tot slot is besproken dat de belangrijkste afweging voor deze kavel ligt tussen maakindustrie en circulaire industrie. Beide sectoren passen binnen de ambities voor de Spaanse Polder, maar hebben verschillende ruimtelijke en economische effecten. Innovatieve maakindustrie kan bijdragen aan hogere arbeidsproductiviteit en meer werkgelegenheid, zeker met de toekomstige nabijheid van een station. Circulaire industrie is belangrijk voor de transitie naar een circulaire economie, maar levert per vierkante meter vaak relatief minder arbeidsplaatsen op.

Daarmee ontstaat een duidelijke afweging. De locatie ligt aan het water, maar heeft ook een zichtbare ligging langs de snelweg en op termijn mogelijk een betere verbinding met openbaar vervoer. De gemeente heeft op deze kavel nog veel invloed op de uiteindelijke invulling. Daarom is het belangrijk om in het onderzoek inzichtelijk te maken welke ontwikkelrichting het meest passend is en welke ruimtelijke gevolgen deze keuze heeft. Scenario's en ontwerpen kunnen helpen om te laten zien wat op de kavel mogelijk is wanneer voor een bepaalde richting wordt gekozen.

Belangrijkste informatie uit gesprek

Uit het gesprek blijkt dat de Mees Verkerk de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven ziet als een waardevolle en strategische ontwikkellocatie. Door de omvang van de kavel, het gemeentelijk eigendom en de schaarste aan bedrijfsruimte moet de locatie zo effectief mogelijk worden benut. De gemeente ziet vooral kansen voor maakindustrie, innovatieve maakindustrie, stadsverzorgende bedrijvigheid en circulaire industrie.

Tegelijkertijd moet rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken van de locatie, zoals de hoge milieucategorie, de ligging aan het water, de multimodale bereikbaarheid en de zichtbaarheid vanaf de snelweg. De ontwikkeling moet daarom niet alleen economisch en functioneel passend zijn, maar ook bijdragen aan de uitstraling van de Spaanse Polder als etalagezone en entree van Rotterdam.

Goedkeuring gespreksverslag

VM

Verkerk M. (Mees)

Aan: Dana Rijsdijk (1031632)

Wo 2026-06-10 13:52

U hebt geantwoord op Wo 2026-06-10 13:52

Geen aanmerkingen

Mees Verkerk
Projectmanager/ accounthouder bedrijven Spaanse Polder & Noordwest
Gemeente Rotterdam
Stadsontwikkeling

Galateestraat 7
3044 EC Rotterdam
m.verkerk1@rotterdam.nl
06-28214760

Website www.rotterdam.nl



Respondent: Mees Verkerk

Functie: Projectmanager / accounthouder bedrijven Spaanse Polder & Bedrijventerreinen Noordwest, gemeente Rotterdam

Interviewer: Dana Rijdsdijk

Onderwerp: Reactie op de uitgewerkte analyses, randvoorwaarden en ontwikkelscenario's

Vorm: Gespreksverslag

Datum: 03-06-2026

Inleiding

In het tweede deel van het gesprek is besproken hoe de huidige onderzoeksuitwerking aansluit op de gemeentelijke visie voor de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven. Daarbij is ingegaan op kadeontwikkeling, circulariteit, watergebonden bedrijvigheid, de scenarioanalyse, financiële haalbaarheid, netcongestie en de mogelijkheid van een circulaire bedrijvencampus.

Uitwerking gesprek

Een belangrijk onderdeel van het gesprek was de mogelijke kadeontwikkeling. In de huidige onderzoeksuitwerking is opgenomen dat kadeontwikkeling technisch haalbaar kan zijn. Tegelijkertijd is besproken dat een kade niet vanzelfsprekend ontwikkeld moet worden wanneer daar geen duidelijke functionele noodzaak voor is. Een kade heeft vooral meerwaarde wanneer een toekomstig bedrijf daadwerkelijk gebruikmaakt van vervoer over water.

Daarbij is besproken dat kadegebruik en circulariteit niet per definitie met elkaar botsen. Een circulair bedrijf kan ook goederen over water vervoeren, bijvoorbeeld wanneer het gaat om bulkstromen zoals bouwmaterialen of metaalhandel. Toch is de circulaire opgave nog onzeker. Het is op dit moment lastig om precies te bepalen welke circulaire functies de stad of regio over tien jaar nodig heeft. Sommige circulaire bedrijfsmodellen worden door nieuwe bedrijven ontwikkeld, terwijl bestaande bedrijven ook nieuwe circulaire activiteiten kunnen oppakken.

Hierdoor is het lastig om de kavel nu al volledig in te richten op één specifieke circulaire functie. De gemeente is deels afhankelijk van de markt om te zien welke circulaire bedrijfsmodellen ontstaan en welke ruimtebehoefte daarbij hoort. Circulariteit is daarmee een kansrijke richting, maar vraagt om flexibiliteit in de planvorming.

Ook is de verhouding tussen de Spaanse Polder en de haven besproken. De haven richtte zich eerder vooral op haven en industrie, maar kijkt inmiddels ook naar circulaire functies, zoals een circulaire betonfabriek. Dit laat zien dat circulariteit breder speelt binnen de regio. Voor de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven betekent dit dat niet alleen circulaire bedrijvigheid relevant kan zijn, maar ook andere vormen van watergebonden bedrijvigheid, zoals watergebonden maakindustrie of vervoer.

Uit de bespreking kwam naar voren dat watergebonden bedrijvigheid alleen echt relevant is wanneer een bedrijf daadwerkelijk gebruikmaakt van vervoer over water. Tegelijkertijd kunnen in de toekomst nieuwe bedrijfsmodellen ontstaan. Door toenemende verkeerscongestie wordt verwacht dat meer bedrijven vervoer over water zullen overwegen. Vervoer over water kan bovendien duurzamer zijn voor de aan- en afvoer van producten richting de stad. De concrete toepassing hiervan staat echter nog in de kinderschoenen.

Voor het gekozen scenario is besproken dat de ontwikkeling niet actief watergebonden hoeft te zijn, maar wel kan inzetten op circulariteit en hoogwaardige maakindustrie. Daarbij kan de kade eventueel wel worden verstevigd, zodat in de toekomst alsnog vervoer over water mogelijk wordt wanneer een bedrijf zich daarop ontwikkelt. Tegelijkertijd is benadrukt dat een kade niet geforceerd moet worden ontwikkeld als dit niet nodig is.

Een belangrijk spanningsveld is de combinatie van watergebonden bedrijvigheid en de etalagezone. Watergebonden bedrijven vervoeren vaak bulkstromen en vragen veel buitenruimte, opslagruimte of grote hallen. Dit kan botsen met de gewenste uitstraling langs de snelweg. De kavel ligt namelijk in een zichtzone waar juist een representatieve ontwikkeling gewenst is. Een volledig watergebonden invulling kan daardoor ruimtelijk minder goed aansluiten op de ambitie om langs de snelweg een kwalitatieve uitstraling te realiseren.

Daarom is het logisch dat in het onderzoek sterk wordt gekeken naar de etalagefunctie en uitstraling van de locatie. Een scenario met hoogwaardige maakindustrie zonder actief gebruik van het water kan binnen deze afweging goed worden onderbouwd. De kade kan daarbij eventueel worden verstevigd voor logistieke bewegingen, bijvoorbeeld voor vrachtwagens die achterlangs rijden voor levering en afvoer van goederen. Wel moet worden onderzocht of deze versteviging rendabel is, omdat het realiseren of versterken van een kade relatief kostbaar kan zijn.

Vervolgens is besproken hoe de gemeente omgaat met gronduitgifte. Wanneer de gemeente grond uitgeeft, wordt deze bouwrijp opgeleverd. Dit betekent dat de gemeente op basis van de omgevingsvergunning en bouwplannen de grond geschikt maakt voor ontwikkeling. Daarbij kan het gaan om het reinigen van de grond, het geschikt maken voor fundering en het zorgen dat de locatie klaar is voor de bouw. De gemeente wil hiermee ook zekerheid voor zichzelf inbouwen, zodat achteraf geen problemen ontstaan over bodemkwaliteit of uitvoerbaarheid.

Voor de financiële haalbaarheid is besproken dat de kosten voor bouwrijp en schoon opleveren wel door de gemeente worden gemaakt, maar uiteindelijk worden doorgerekend. Voor de verdere uitwerking van de financiële haalbaarheid is geadviseerd om informatie op te vragen bij Evgueni Beenhakker. Hij beschikt mogelijk over modellen voor de GREX en informatie over de gemiddelde grondprijs. Er is benoemd dat de grondprijs mogelijk rond de €320 per vierkante meter ligt, maar dat dit nog gecontroleerd moet worden.

Ook is besproken dat de kavel goed moet worden uitgemeten voor de financiële berekening. Mogelijk kunnen de eerdere documenten van Codrico hiervoor worden gebruikt, omdat daarin de kavel waarschijnlijk al nauwkeurig is ingemeten. Deze gegevens kunnen dienen als basis voor de verdere financiële uitwerking van het scenario.

Een ander belangrijk aandachtspunt is netcongestie. In de scenarioanalyse moet per scenario worden meegenomen hoe hiermee wordt omgegaan. Daarbij is geadviseerd om contact op te nemen met Rafi, die onderzoek heeft gedaan naar netcongestie. Mogelijke oplossingen kunnen zijn om ruimte vrij te houden voor energievoorzieningen, zoals containers, batterijen of andere tijdelijke voorzieningen. Ook zonnepanelen op het dak kunnen bijdragen aan de energievoorziening. Tegelijkertijd is besproken dat de mogelijkheden binnen de huidige netcapaciteit beperkt zijn en dat op langere termijn naar oplossingen moet worden gezocht.

Ten slotte is het derde scenario besproken: een circulaire bedrijvencampus. Dit scenario sluit inhoudelijk aan bij beleidsambities rondom circulariteit, samenwerking, hergebruik en innovatie. Tegelijkertijd is besproken dat campusontwikkeling inmiddels op meerdere plekken voorkomt. In de regio bestaan al campusachtige omgevingen, zoals MICS in Schiedam en RDM. Daardoor moet goed worden onderzocht of een circulaire bedrijvencampus op de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven voldoende onderscheidend is.

De kavel kan mogelijk worden gepositioneerd binnen een bredere regionale structuur van maakindustrie en innovatie. In het gesprek is gesproken over een soort makersdistrict aan de westkant van de stad, in de lijn richting Delft. In dit gebied komen productie, innovatie en stedelijke bedrijvigheid samen, op de grens van haven en stad. Deze regionale positionering kan worden gebruikt om het derde scenario verder te onderbouwen.

Voor het scenario van de circulaire bedrijvencampus is besproken dat dit kan worden ingericht rond hergebruik, reparatie, opslag van materialen, lichte verwerking, distributie en gedeelde faciliteiten voor circulaire ondernemers. Daarbij horen ook goede bereikbaarheid over de weg, een hoogwaardige duurzame uitstraling en een klimaatadaptief ontwerp. Wel moet duidelijk worden gemaakt hoe dit scenario zich onderscheidt van bestaande campusontwikkelingen en welke toegevoegde waarde het heeft voor de Spaanse Polder.

Belangrijkste informatie uit gesprek

Uit het gesprek blijkt dat de huidige onderzoeksuitwerking goed aansluit op de belangrijkste afwegingen voor de kavel, maar dat een aantal punten verder moet worden aangescherpt. Kadeontwikkeling is technisch mogelijk, maar moet niet geforceerd worden toegepast wanneer er geen duidelijke gebruiker of noodzaak is. Watergebondenheid heeft vooral meerwaarde wanneer een bedrijf daadwerkelijk structureel gebruikmaakt van vervoer over water.

Daarnaast moet rekening worden gehouden met het spanningsveld tussen watergebonden bedrijvigheid en de etalagezone. Een watergebonden invulling kan veel buitenruimte en opslag vragen, terwijl de locatie langs de snelweg juist om een representatieve uitstraling vraagt. Het scenario met hoogwaardige maakindustrie zonder actief watergebruik kan daarom goed worden onderbouwd, mits aandacht wordt besteed aan logistiek, uitstraling, mogelijke kadeversteving en toekomstige flexibiliteit.

Verder zijn financiële haalbaarheid, bouwrijp opleveren, grondprijs en netcongestie belangrijke aandachtspunten voor de verdere uitwerking. Voor de financiële haalbaarheid is aanvullende informatie nodig over grondprijs en GREX-modellen, die mogelijk opgevraagd kunnen worden bij Evgueni Beenhakker. Voor netcongestie moet worden onderzocht welke energieoplossingen mogelijk zijn, zoals zonnepanelen, batterijen of ruimte voor toekomstige voorzieningen.

Het scenario van de circulaire bedrijvencampus is inhoudelijk interessant, maar moet worden afgezet tegen bestaande campusontwikkelingen in de regio. De scenarioanalyse moet daarom niet alleen laten zien welke invullingen mogelijk zijn, maar vooral welke ontwikkeling het beste past bij de gemeentelijke ambities, de locatiekenmerken en de toekomstige ontwikkeling van de Spaanse Polder.



Verkerk M. (Mees)

Aan: Dana Rijsdijk (1031632)



Beantwoorden

Allen beantwoorden

Doorsturen



Wo 2026-06-10 13:52

U hebt geantwoord op Wo 2026-06-10 13:52

Geen aanmerkingen

Mees Verkerk

Projectmanager/ accounthouder bedrijven Spaanse Polder & Noordwest

Gemeente Rotterdam

Stadsontwikkeling

Galateestraat 7

3044 EC Rotterdam

m.verkerk1@rotterdam.nl

06-28214760

Website www.rotterdam.nl



BIJLAGE 20: PUNTENTELLING SCENARIOANALYSE

In de tabel hieronder staat per eis de weging uit het Programma van Eisen, de score per scenario, de gewogen score en de korte motivering. De gewogen score is berekend als: weging x scenarioscore.

Nr.	Eis	Weging	S1	S1 gew.	S2	S2 gew.	S3	S3 gew.	Korte uitleg
1	Past binnen hogere milieucategorieën en profiel zware bedrijvigheid / maakindustrie	5	5	25	4	20	3	15	Scenario 1 benut zware maakindustrie direct; scenario 2 ook, maar is afhankelijker van watergebonden gebruiker; scenario 3 is lichter en campusgericht.
2	Benut hoge milieucategorieën voor moeilijk inpasbare bedrijvigheid	5	5	25	5	25	3	15	Scenario 1 en 2 benutten de milieuruimte sterker dan de circulaire campus.
3	Parkeren, laden en lossen op eigen terrein	5	5	25	4	20	4	20	Scenario 1 heeft gestapeld parkeren en gescheiden logistiek; scenario 2 en 3 lossen dit ook op, maar met meer ruimte- en routingdruk.
4	Voldoende interne logistieke ruimte	5	5	25	3	15	4	20	Scenario 1 scheidt logistiek, parkeren en kadeweg helder. Scenario 2 heeft veel kade- en overslagruimte nodig, waardoor manoeuvreerruimte spannender wordt.
5	Watergebonden gebruik functioneel gekoppeld aan bedrijfsproces	5	3	15	5	25	2	10	Scenario 2 scoort hoog omdat de kade centraal staat. Scenario 1 gebruikt de waterligging

									vooral als kwaliteit en niet als verplichte logistieke schakel; scenario 3 gebruikt het water beperkt.
6	Afstemming bij kade, oever en water	5	4	20	3	15	4	20	Scenario 2 kent de meeste technische en juridische kadecomplexiteit. Scenario 1 en 3 vragen minder ingrijpende waterkundige aanpassingen.
7	Bodem- en geotechnisch onderzoek uitvoerbaar meenemen	5	4	20	3	15	4	20	Alle scenario's vragen onderzoek. Scenario 2 heeft extra risico door kadebelasting, kranen en zware overslag.
8	Rekening houden met kabels, leidingen en nutsvoorzieningen	4	4	16	3	12	4	16	Scenario 1 en 3 zijn beter te faseren en minder afhankelijk van zware kade-infrastructuur dan scenario 2.
9	Energiehaalbaarheid en realistische energieoplossing	5	4	20	2	10	4	20	Scenario 1 neemt zonnepanelen, batterijopslag en slim laden mee. Scenario 2 heeft de hoogste piekbelasting door productie, kranen en overslag. Scenario 3 kan energie binnen de campus delen, maar blijft afhankelijk van

									juridische uitwerking.
10	Efficiënte en flexibele inrichting van bebouwing	4	5	20	3	12	4	16	Scenario 1 benut de kavel meerlaags en compact. Scenario 2 heeft veel maaiveld nodig voor kade/overslag. Scenario 3 is flexibel, maar minder productief per m².
11	Kantoorruimte alleen ondersteunend aan bedrijfsfunctie	4	5	20	4	16	4	16	Scenario 1 houdt kantoor, opleiding en innovatie ondersteunend aan productie. Scenario 2 en 3 doen dit ook, maar met meer kans op zelfstandige ondersteunende functies in scenario 3.
12	Representatieve uitstraling richting A20, Giessenweg en Bornissehaven	3	5	15	3	9	4	12	Scenario 1 scoort hoog door groene gevel, entree, daklandschap en geordende buitenruimte. Scenario 2 is robuuster en functioneler; scenario 3 scoort goed door campuskwaliteit.
13	Reclame en bedrijfsuitingen zorgvuldig inpassen	1	4	4	4	4	4	4	Voor alle scenario's goed oplosbaar via beeldkwaliteitseisen.
14	Kadegebruik alleen verplicht bij aantoonbare	5	3	15	5	25	2	10	Scenario 2 voldoet inhoudelijk het sterkst, maar is afhankelijk van een

	watergebonden goederenstroom								specifieke gebruiker. Scenario 1 kiest bewust voor geen verplicht kadegebruik wanneer dit niet productief is.
15	Klimaatadaptieve inrichting	4	5	20	3	12	5	20	Scenario 1 en 3 maken veel ruimte voor groen, waterberging en daklandschap. Scenario 2 heeft meer harde verharding door kade en overslag.
16	Energiecapaciteit, laadinfrastructuur en energiehubs vroegtijdig onderzoeken	4	4	16	3	12	4	16	Alle scenario's vragen energieonderzoek. Scenario 2 scoort lager door hogere energievraag. Delen met burens is niet vanzelfsprekend door privaatrechtelijke beperkingen.
17	Circulaire en milieubewuste bedrijfsvoering faciliteren	4	3	12	3	12	5	20	Scenario 3 is hier het sterkst. Scenario 1 en 2 kunnen circulariteit in pandig ondersteunen, maar zijn primair maak-/productiegericht.
18	Natuurinclusieve maatregelen onderzoeken	2	5	10	3	6	5	10	Scenario 1 en 3 bieden veel kansen voor gevelgroen, groen dak, groene buffers en waterberging. Scenario 2 heeft

									minder ruimte door verhard kadegebruik.
19	Aantoonbare bijdrage aan werkgelegenheid	4	5	20	3	12	4	16	Scenario 1 combineert productie, opleiding, innovatie en personeel. Scenario 2 kan minder arbeidsintensief worden als overslag centraal staat. Scenario 3 biedt werkgelegenheid, maar afhankelijk van type gebruikers.
20	Grootste deel kavel voor productie, verwerking, assemblage of circulaire bedrijfsprocessen	5	5	25	4	20	4	20	Scenario 1 richt het gebouw sterk productief in. Scenario 2 benut veel terrein voor kade en logistiek. Scenario 3 heeft meer gedeelde functies en materiaalplein.
21	Ondersteunende functies blijven ondergeschikt aan bedrijfsfunctie	4	5	20	5	20	4	16	Scenario 1 en 2 houden ondersteunende functies duidelijk ondergeschikt. Scenario 3 heeft een grotere gedeelde hub, waardoor dit iets kritischer bewaakt moet worden.
22	Past bij circulaire of innovatieve maakindustrie	4	4	16	3	12	5	20	Scenario 3 scoort het hoogst op circulariteit. Scenario 1 scoort goed door innovatie,

								opleiding en maakindustrie; scenario 2 is sterker watergebonden dan innovatief/circulair.	
23	Ruimte voor personeel en basisvoorzieningen	3	5	15	3	9	4	12	Scenario 1 integreert personeel, opleiding en voorzieningen het sterkst. Scenario 2 is functioneler ingericht. Scenario 3 biedt gedeelde voorzieningen via de campus.
	Totaal gewogen score			419		338		364	Maximaal: 475. Scenario 1 is hoogste score.

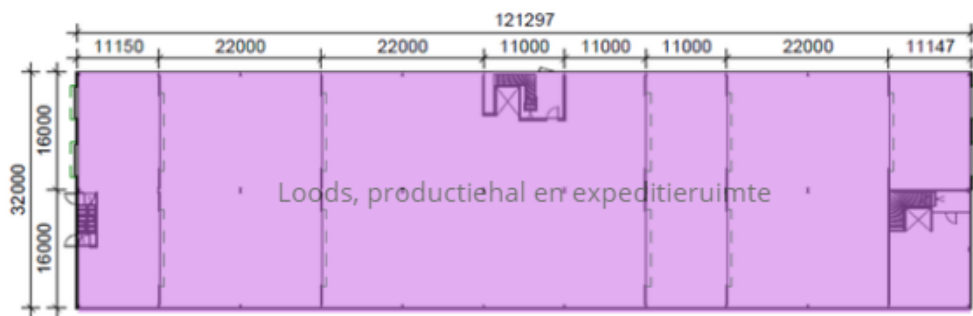
BIJLAGE 21: BOUWTEKENINGEN SCENARIO 1

In bijlage 21 zijn de bouwtekeningen van Bob van der Marel opgenomen. Deze tekeningen vormen een belangrijk uitgangspunt voor de verdere uitwerking van scenario 1. Het ontwerp geeft inzicht in de ruimtelijke opzet van het gebouw, de positionering op de kavel en de verdeling van de functies binnen het plan. Hierdoor dienen de bouwtekeningen als leidende basis voor de beoordeling van de ruimtelijke haalbaarheid, de functieverdeling en de verdere uitwerking van het voorkeurscenario.

De tekeningen ondersteunen de keuze voor scenario 1, omdat hierin duidelijk wordt hoe het gebouw op een efficiënte manier kan worden ingepast op de kavel aan de Giessenweg/Bornissehaven. Daarbij sluiten de bouwtekeningen aan op de uitgangspunten uit het programma van eisen, zoals intensief ruimtegebruik, een representatieve uitstraling aan de zichtzijde en voldoende ruimte voor productie, logistiek en ondersteunende functies.

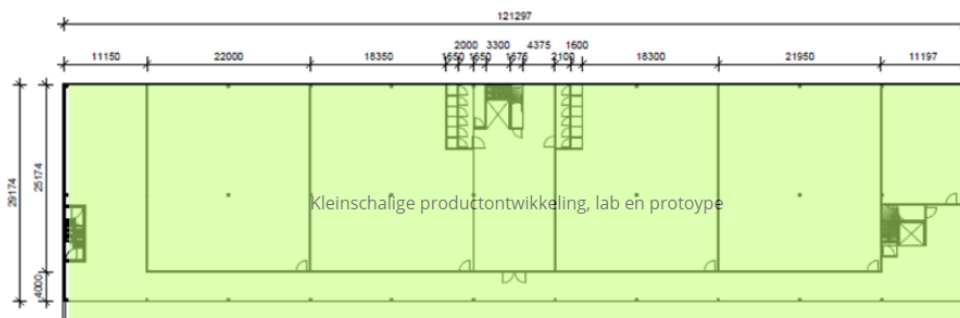
In de tekeningen van Bob van der Marel is een vlekkenplan toegevoegd, deze toont de functies per bouwlaag.

Begane grond:



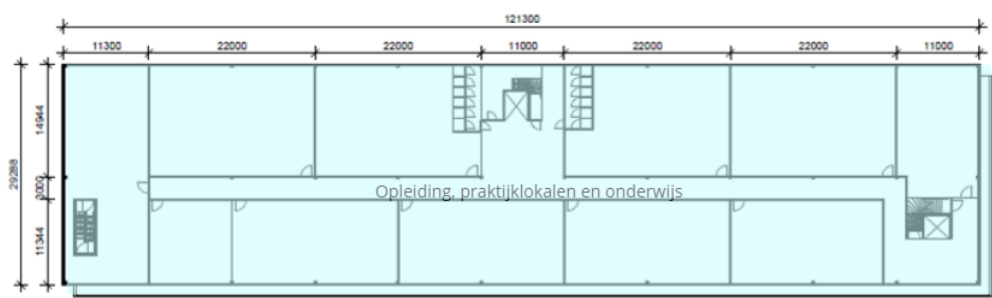
Naam:	Studentnummer:
aaa	09xxxx
Klas:	Vercode:
bou-23	BOU
Schaal:	Datum:
1 : 500	

1^o verdieping:



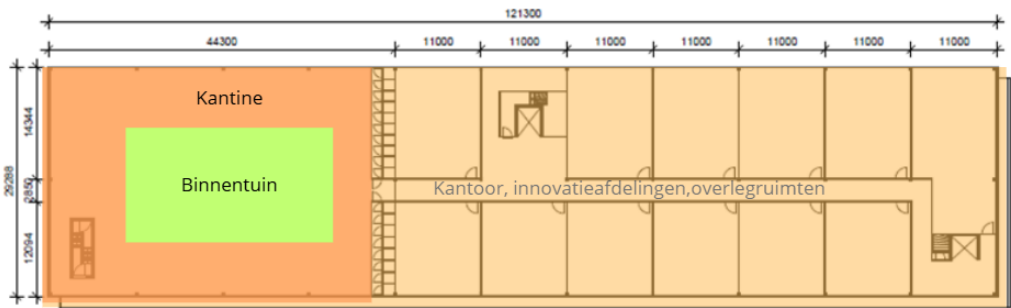
Naam:	Studentnummer:
Klas:	Vercode:
Schaal:	Datum:
1 : 500	

2° verdieping:



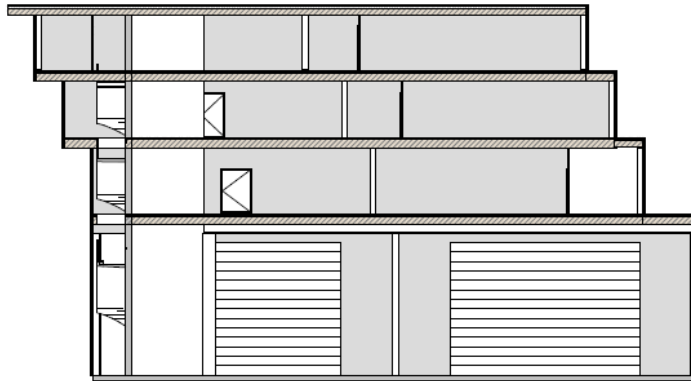
Naam:	Studentnummer:
Klas:	Valcode:
Schaal: 1 : 500	Datum:

3° verdieping:



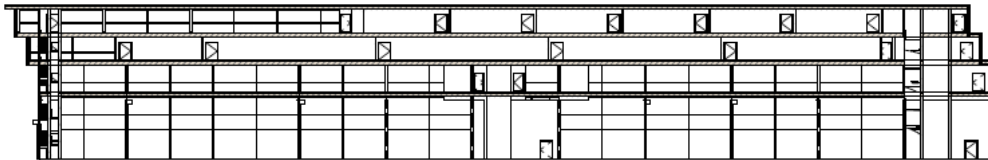
Naam:	Studentnummer:
Klas:	Valcode:
Schaal: 1 : 500	Datum:

Doorsnede:



Naam:	Studentnummer:
Klas:	Valcode:
Schaal: 1 : 200	Datum:

Doorsnede:



Naam:	Studentnummer:
Klas:	Valcode:
Schaal: 1 : 500	Datum:

Vooraanzicht:



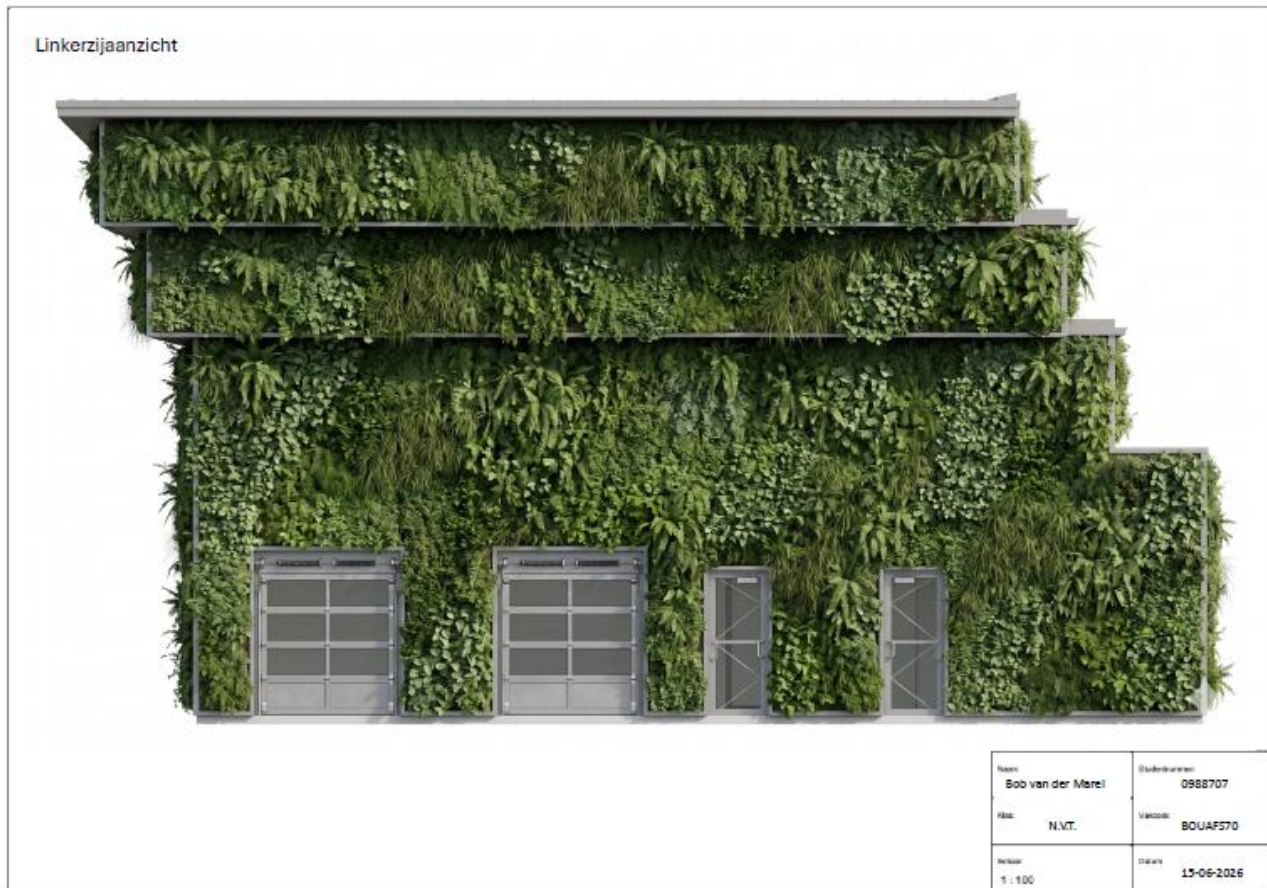
Naam:	Studentnummer:
Bob van der Marell	0988707
Titel:	Vakcode:
N.V.T.	BOUAF570
Schaal:	Datum:
1 : 500	15-06-2026

Achteraanzicht:

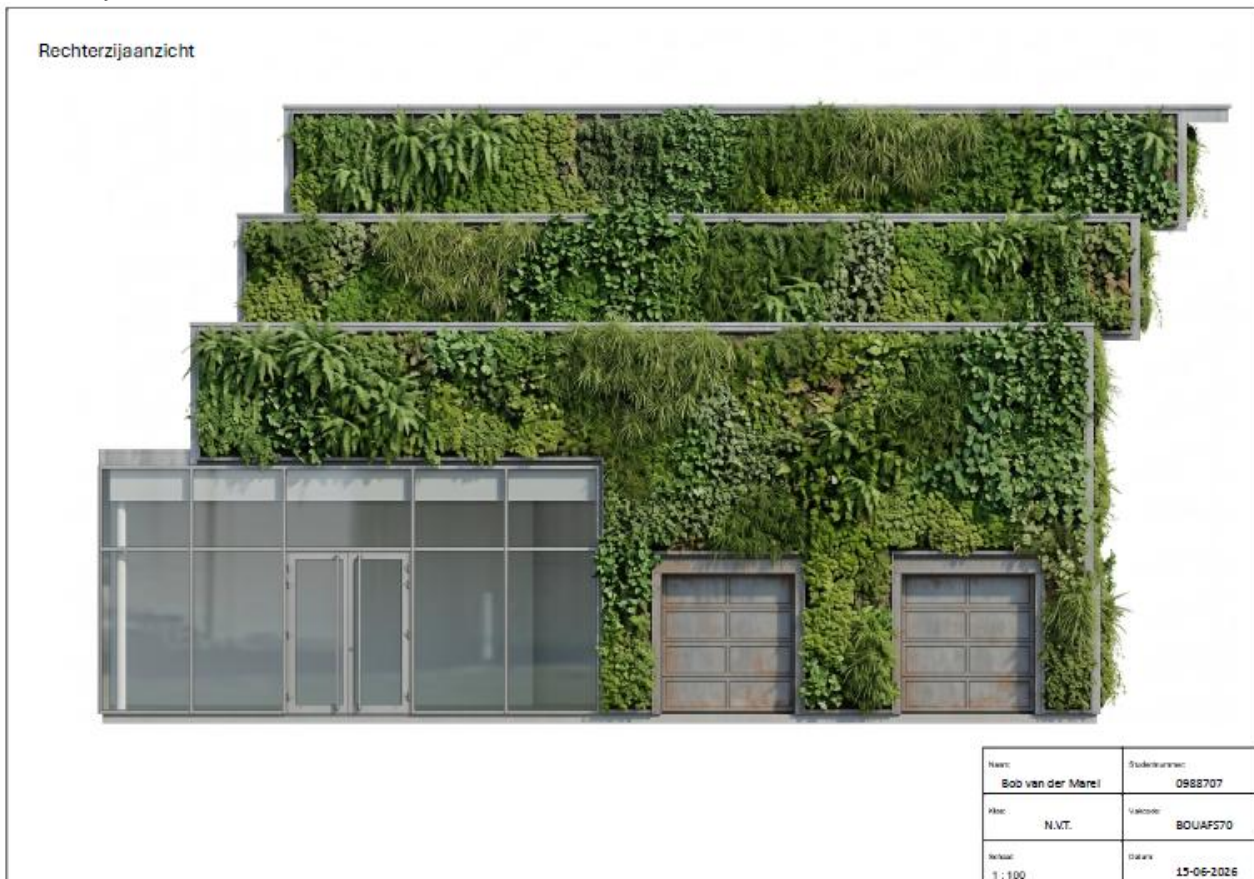


Naam:	Studentnummer:
Bob van der Marell	0988707
Titel:	Vakcode:
N.V.T.	BOUAF570
Schaal:	Datum:
1 : 500	15-06-2026

Linkerzijaanzicht:



Rechterzijaanzicht:



BIBLIOGRAFIE

- Aa en Maas. (z.d.). *Regels onderhoudsstrook (beschermingszone)*. Geraadpleegd op 29 mei 2026, van <https://www.aaenmaas.nl/in-jouw-buurt/slootonderhoud/onderhoudsstrook/>
- Agenda Laadinfrastructuur. (2019). *Nationale Agenda Laadinfrastructuur*. Geraadpleegd op 18 mei 2026, van <https://www.agendalaadinfrastructuur.nl/default.aspx>
- ArcGis. (2026). *Kaart zonder titel*. Geraadpleegd op 18 maart 2026, van <https://hr-igo.maps.arcgis.com/apps/mapviewer/index.html>
- Atlas Leefomgeving. (2014). *Ruimte voor water in de grond*. Geraadpleegd op 13 mei 2026, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>
- Atlas Leefomgeving. (2017). *Kaart - Soortendiversiteit Spaanse Polder*. Geraadpleegd op 30 april 2026, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>
- Atlas Leefomgeving. (2020). *Stedelijk hitte-eiland effect (UHI)*. Geraadpleegd op 24 april 2026, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/stedelijk-hitte-eiland-effect-uhi>
- Atlas Leefomgeving. (2020). *Stedelijk hitte-eiland effect (UHI)*. Geraadpleegd op 1 mei 2026, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/stedelijk-hitte-eiland-effect-uhi>
- Atlas Leefomgeving. (2020). *Verkoelend effect van groen en water*. Geraadpleegd op 1 mei 2026, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/verkoelend-effect-van-groen-en-blauw>
- Atlas Leefomgeving. (2022). *Geluid in je omgeving Kennis*. Geraadpleegd op 18 mei 2026, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/thema/geluid-in-je-omgeving/kennis>
- Atlas Leefomgeving. (2023). *Kaart - Bestemmingsplannen*. Geraadpleegd op 29 April 2026, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>
- Atlas Leefomgeving. (2025). *Kaart - Kans op een overstroming vanuit zee, meer of rivier*. Geraadpleegd op 18 mei 2026, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten?config=3ef897de-127f-471a-959b-93b7597de188&use=piwiksectorcode&gm-x=150000&gm-y=460000&gm-z=3&gm-b=1544180834512,true,1;1638290151471,true,1>
- Atlas Leefomgeving. (2025). *Kaart - Werelderfgoed*. Geraadpleegd op 29 april 2026, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>
- Atlas Leefomgeving. (2025). *Ligging primaire waterkeringen*. Geraadpleegd op 18 mei 2026, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten?config=3ef897de-127f-471a-959b-93b7597de188&use=piwiksectorcode&gm-x=150000&gm-y=460000&gm-z=3&gm-b=1544180834512,true,1;1638290151471,true,1>
- Atlas Leefomgeving. (2025). *Waterkaart*. Geraadpleegd op 30 april 2026, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>
- Atlas Leefomgeving. (2026). *Actuele concentratie fijnstof (PM10)*. Geraadpleegd op 18 mei 2026, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/actuele-fijnstof-concentratie-pm10-in-nederland-rivm>
- Atlas Leefomgeving. (2026). *Actuele concentratie stikstofdioxide*. Geraadpleegd op 18 mei 2026, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/actuele-stikstofdioxide-concentratie-in-nederland-rivm>
- Atlas Leefomgeving. (2026). *Geurhinder door wegverkeer*. Geraadpleegd op 18 mei 2026, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/geurhinder-door-wegverkeer>
- Atlas Leefomgeving. (2026). *Kaart - Energielabels van gebouwen*. Geraadpleegd op 30 april 2026, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>
- Atlas Leefomgeving. (2026). *Kaarten - Stedelijk Hitte-eiland effect (UHI)*. Geraadpleegd op 24 april 2026, van <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>
- Bedrijven op de kaart. (2026). *Kaart met bedrijven*. Geraadpleegd op 8 april 2026, van <https://app.bedrijvenopdekaart.nl/?bodkdata=N4IgZiBcDallYBsEgLoBoQCMrWgFgDo8BGAVgDY1TiCBOAZmOPXylCYzB2KmhplwnjZ56POsNICixABzExtCShQBfIA>
- Bedrijvenraad Spaanse Polder. (2024). *Ambitiekaart Spaanse Polder & Noord-West*. Geraadpleegd op 22 april 2026, van <https://bedrijvenraadspaansepolder.nl/ambitiekaart/>
- Bedrijvenraad Spaanse Polder. (2024). *Ambitiekaart Spaanse Polder & Noord-West*. Geraadpleegd op 25 februari 2026, van <https://bedrijvenraadspaansepolder.nl/wp-content/uploads/2024/03/Ambitiekaart-Gebiedsontwikkeling-Spaanse-Polder-en-Noord-West.pdf>
- Bedrijvenraad Spaanse Polder. (z.d.). *De Groene Longen*. Geraadpleegd op 18 maart 2026, van <https://bedrijvenraadspaansepolder.nl/groenelongen/de-groene-longen/>

Bedrijvenraad Spaanse Polder. (z.d.). *Gebiedsactiepunten - Bereikbaarheid*. Geraadpleegd op 17 april 2026, van <http://bedrijvenraadspaansepolder.nl/gebiedsactiepunten/bereikbaarheid/>

Bedrijvenraad Spaanse Polder. (z.d.). *Gebiedsactiepunten - Veiligheid*. Geraadpleegd op 24 april 2026, van <https://bedrijvenraadspaansepolder.nl/gebiedsactiepunten/veiligheid/#:~:text=OpsporingC0handhaving0en0toezicht0zijn0al0in,landschap0te0herschikken0naar0een0uitdagende0vestigingsplek.>

Bedrijvenraad Spaanse Polder. (z.d.). *Gezamenlijke gebiedsvisie Spaanse Polder 2030-2035*. Geraadpleegd op 25 februari 2026, van https://ovspaansepolder.nl/wp-content/uploads/2021/09/Broch_Groene_Longen-plus-logo.pdf

Bisschop, L. (2017, 5 april). *Handhavingsacademie*. Geraadpleegd op 22 april 2026, van <https://handhavingsacademie.info/verloedering-in-de-wijk/>

Bodemloket. (2026). *kaart - Bodemkwaliteitskaarten*. Geraadpleegd op 24 april 2026, van <https://www.bodemloket.nl/kaart#88404,437598,89396,438455>

Bouwkostenkompas. (2026, 1 april). *Bedrijfsgebouwen*. Geraadpleegd op 15 juni 2026, van <https://www-bouwkostenkompas-nl.hr.idm.oclc.org/nl/kostencijfer/UtilitySto>

Bouwkostenkompas. (2026, 1 april). *Bijkomende kosten (NEN2699)*. Geraadpleegd op 12 juni 2026, van <https://www-bouwkostenkompas-nl.hr.idm.oclc.org/nl/extra-kosten/C>

Bouwkostenkompas. (2026, 1 april). *BIJKOMENDE KOSTEN (NEN2699) Utilitiesbouw*. Geraadpleegd op 15 juni 2026, van <https://www-bouwkostenkompas-nl.hr.idm.oclc.org/nl/extra-kosten/B>

Bouwkostenkompas. (2026, 1 april). *Openbare inrichting*. Geraadpleegd op 12 juni 2026, van <https://www-bouwkostenkompas-nl.hr.idm.oclc.org/nl/kostencijfer/CivilInr>

Bouwkostenkompas. (2026, 15 april). *Parkeren*. Geraadpleegd op 15 juni 2026, van <https://www-bouwkostenkompas-nl.hr.idm.oclc.org/nl/kostencijfer/UtilityPar>

Bouwkostenkompas. (2026, 1 april). *Twee rijrichtingen met voetpaden*. Geraadpleegd op 12 juni 2026, van <https://www-bouwkostenkompas-nl.hr.idm.oclc.org/nl/details?Typeld=200101&province=10&municipality=284&city=1799&cfTitle=Grond-,0Weg-0en0Waterbouw&tableName=CivilRoT>

Bouwkostenkompas. (2026, 15 april). *utiliteitsbouw*. Geraadpleegd op 15 juni 2026, van <https://www-bouwkostenkompas-nl.hr.idm.oclc.org/nl/extra-kosten/B>

Bouwkostenkompas. (2026, 1 april). *Water*. Geraadpleegd op 12 juni 2026, van <https://www-bouwkostenkompas-nl.hr.idm.oclc.org/nl/kostencijfer/CivilWat>

BP Rotterdam The Hague Airport. (z.d.). *Centraal gelegen*. Geraadpleegd op 26 mei 2026, van <https://bprotterdamthehagueairport.nl/>

Brills, J. (2017, 14 maart). *Sediment uit balans*. Geraadpleegd op 12 mei 2026, van https://publications.deltares.nl/1230036_000.pdf

Buck Consultants International. (2018). *'s-Gravelandsepolder, Spaanse Polder, Noord-West Naar een ruimtelijke economische visie op het gebied*. Geraadpleegd op 13 maart 2026, van https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.0606.BP0037-0001/b_NL.IMRO.0606.BP0037-0001_tb6.pdf

Buck Consultants International. (2025). *Bijlage 1: Verdiepingslocaties Spaanse Polder en onderzoeksmateriaal*. Buck Consultants International.

Buck International Consultants. (2025). *Handelingsperspectief meest perspectiefvolle kanszones Spaanse Polder*. Buck International Consultants.

ChargeFinder. (2026). *Laadpaal Rotterdam - BP Pulse Spaanse Polder*. Geraadpleegd op 18 mei 2026, van <https://chargefinder.com/nl/laadpaal-rotterdam-bp-pulse-spaanse-polder/29we2y>

De Havenloods. (2025, 5 maart). *Het gaat al beter met de Spaanse Polder, maar er moet nog een stuk meer gebeuren*. Geraadpleegd op 18 maart 2026, van <https://www.dehavenloods.nl/nieuws/algemeen/57463/het-gaat-al-beter-met-de-spaanse-polder-maar-er-moet-nog-een-?>

De Koning. (z.d.). *Kades*. Geraadpleegd op 29 mei 2026, van <https://www.gebrdekoning.nl/expertises/kades/>

De Spaanse Polder. (2025). *Veiligheidsmonitor rapportge 2025*. Geraadpleegd op 22 april 2026, van <https://despaansepolder.nl/app/uploads/2025/11/238-406-Veiligheidsmonitor-1.pdf>

DLG. (z.d.). *Multimodaal transport*. Geraadpleegd op 11 mei 2026, van <https://dlg-logistics.com/nl/multimodaal-transport#:~:text=Multimodaal0transport0is0het0gebruik,allemaal0onder03939n0enkel0contract.>

Duurzaam010. (2019, 19 september). *Programma voor Multifunctionele Daken*. Geraadpleegd op 6 mei 2026, van https://duurzaam010.nl/content/uploads/2020/09/s19bb019909_3_58561_tds.pdf

DZP. (z.d.). *Bedrijventerrein Spaanse Polder*. Geraadpleegd op 8 april 2026, van <https://www.dzp.nl/kenniscentrum/artikelen/bedrijventerrein-spaanse->

DZP. (z.d.). *Spaanse Polder Toekomstbestendig*. Geraadpleegd op 27 februari 2026, van <https://www.dzp.nl/kenniscentrum/artikelen/spaanse-polder-toekomstbestendig/>

Funda. (2026). *Jan Vrijlandtsingel PP 12*. Geraadpleegd op 15 juni 2026, van <https://www.funda.nl/detail/koop/rotterdam/parkeergelegenheid-jan-vrijlandtsingel-pp-12/43352070/>

Funda. (2026). *Piet Smitkade*. Geraadpleegd op 15 juni 2026, van <https://www.funda.nl/detail/koop/rotterdam/parkeergelegenheid-piet-smitkade/43380838/>

Funda. (2026). *Van Duylstraat*. Geraadpleegd op 15 juni 2026, van <https://www.funda.nl/detail/koop/rotterdam/parkeergelegenheid-van-duylstraat/43209116/>

Funda in business. (2026). *De Hooge Krocht 46*. Geraadpleegd op 15 juni 2026, van <https://www.fundainbusiness.nl/kantoor/verkocht/leiden/object-43215032-toussaintkade-51/>

Funda in business. (2026). *Gantel07*. Geraadpleegd op 15 juni 2026, van <https://www.fundainbusiness.nl/alle-bedrijfsaanbod/rotterdam/project-89678613-gantel07/>

Funda in business. (2026). *Gantelstraat 8*. Geraadpleegd op 15 juni 2026, van <https://www.fundainbusiness.nl/bedrijfshal/rotterdam/object-89678628-gantelstraat-8/>

Funda in business. (2026). *Graafstroomstraat 51-G*. Geraadpleegd op 15 juni 2026, van <https://www.fundainbusiness.nl/bedrijfshal/rotterdam/object-89547725-graafstroomstraat-51-g/>

Funda in business. (2026). *Graafstroomstraat 53-F*. Geraadpleegd op 15 juni 2026, van <https://www.fundainbusiness.nl/bedrijfshal/rotterdam/object-89362396-graafstroomstraat-53-f/>

Funda in business. (2026). *Industrieweg 53*. Geraadpleegd op 15 juni 2026, van <https://www.fundainbusiness.nl/kantoor/rotterdam/object-80823506-industrieweg-53/>

Funda in business. (2026). *Industrieweg 57*. Geraadpleegd op 15 juni 2026, van <https://www.fundainbusiness.nl/kantoor/rotterdam/object-80823543-industrieweg-57/>

Funda in business. (2026). *Industrieweg 59*. Geraadpleegd op 15 juni 2026, van <https://www.fundainbusiness.nl/kantoor/rotterdam/object-80823565-industrieweg-59/>

Funda in business. (2026). *Linschotenstraat 18-A*. Geraadpleegd op 15 juni 2026, van <https://www.fundainbusiness.nl/bedrijfshal/rotterdam/object-89631601-linschotenstraat-18-a/>

Funda in business. (2026). *Mauritsweg 42-A*. Geraadpleegd op 15 juni 2026, van <https://www.fundainbusiness.nl/praktijkruimte/verkocht/rotterdam/object-89734862-mauritsweg-42-a/>

Funda in business. (2026). *Toussaintkade 51*. Geraadpleegd op 15 juni 2026, van <https://www.fundainbusiness.nl/kantoor/verkocht/leiden/object-43215032-toussaintkade-51/>

Gebiedsontwikkeling.nu. (z.d.). *Nieuw-Mathenesse*. Geraadpleegd op 26 mei 2026, van <https://www.gebiedsontwikkeling.nu/go-projectenkaart/nieuw-mathenesse/>

Gemeente Rotterdam. (2020). *Rotterdamse MobiliteitsAanpak*. Geraadpleegd op 6 mei 2026, van <https://tda-mobility.org/wp-content/uploads/2021/04/Rotterdamse-Mobiliteitsaanpak-Dutch.pdf>

Gemeente Rotterdam. (2021). *Ontwerp - Omgevingsvisie Rotterdam*. Geraadpleegd op 6 mei 2026, van <https://gemeenteraad.rotterdam.nl/Agenda/Document/3a44829e-e1fd-4974-8747-486cffa3b87a?documentId=8b35aeca-627a-49e5-b754-01281f7b56c3&agendaltemId=f61da08f-fd66-4d4c-af0a-daa55ffa85>

Gemeente Rotterdam. (2025). *Uitvoeringsstrategie omgevingsvisie 2026-2033*. Geraadpleegd op 25 februari 2026, van <https://beleidsradar.nl/documenten/uitvoeringsstrategie-omgevingsvisie-2026-2033-ce790f5a-d3a8-4a89-afd0-6bd92ab7a5e0>

gemeente Rotterdam. (2026). *Programmabegroting 2026*. Geraadpleegd op 12 juni 2026, van <https://www.watdoetdegemeente.rotterdam.nl/begroting-2026/paragrafen/grondbeleid/>

gemeente Rotterdam. (z.d.). *Archeologische waarden- en beleidskaart*. Geraadpleegd op 13 mei 2026, van <https://www.gis.rotterdam.nl/Gisweb2/Default.aspx?context=MIJNPROJECT.1546>

gemeente Rotterdam. (z.d.). *Bodemdaling*. Geraadpleegd op 12 mei 2026, van <https://www.rotterdam.nl/bodemdaling>

gemeente Rotterdam. (z.d.). *Elektrisch vervoer*. Geraadpleegd op 18 mei 2026, van <https://duurzaam010.nl/thema/elektrische-auto/>

Gemeente Rotterdam. (z.d.). *Melding buitenruimte doen*. Geraadpleegd op 22 april 2026, van <https://www.rotterdam.nl/melding-buitenruimte-doen>

gemeente Rotterdam. (z.d.). *Spaanse Polder - 2.3 Gemeentelijk Beleid*. Geraadpleegd op 8 mei 2026, van https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.0599.BP1024SpnsePolder-oh01/t_NL.IMRO.0599.BP1024SpnsePolder-oh01_2.3.html

gemeente Rotterdam. (z.d.). *Spaanse Polder - 6.6 Bodem*. Geraadpleegd op 18 mei 2026, van https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.0599.BP1024SpnsePolder-oh01/t_NL.IMRO.0599.BP1024SpnsePolder-oh01_6.6.html

Gemeente Rotterdam. (z.d.). *Spaanse Polder - 6.8 Natuur - 6.8.5 Flora*. Geraadpleegd op 30 april 2026, van https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.0599.BP1024SpnsePolder-oh01/t_NL.IMRO.0599.BP1024SpnsePolder-oh01_6.8.html#_6.8.5_Flora

gemeente Rotterdam. (z.d.). *Spaanse Polder 5.3.1 Oppervlaktewater*. Geraadpleegd op 13 mei 2026, van https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.0599.BP1024SpnsePolder-oh01/t_NL.IMRO.0599.BP1024SpnsePolder-oh01_5.3.html

Gemeente Rotterdam. (z.d.). *Spaanse Polder 6.3 Milieuzonering*. Geraadpleegd op 18 maart 2026, van https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.0599.BP1024SpnsePolder-oh01/t_NL.IMRO.0599.BP1024SpnsePolder-oh01_6.3.html

Gemeente Rotterdam. (z.d.). *Uitvoeringsprogramma werklocaties: Detailhandel, Bedrijfsruimte en Kantoren*. Geraadpleegd op 13 maart 2026, van <https://rotterdam.notubiz.nl/document/8483486/1>

Gemeente Schiedam. (2020). *Ruimtelijke Plannen - 's-Graveland & Spaanse Polder 2020*. Geraadpleegd op 8 april 2026, van https://www.schiedam.nl/ruimtelijkeplannen/NL.IMRO.0606.BP0037-0003/t_NL.IMRO.0606.BP0037-0003.html#_2.5_Verkeerskundigebeschrijving

gemeente Schiedam. (2026). *Bedrijventerreinen - Nieuw-Mathenesse*. Geraadpleegd op 26 mei 2026, van <https://www.schiedam.nl/a-tot-z/bedrijventerreinen>

Gemeente Schiedam. (z.d.). *Wat verandert er door betaald parkeren?* Geraadpleegd op 15 april 2026, van <https://www.schiedam.nl/a-tot-z/wat-verandert-er-door-betaald-parkeren#:~:text=Waterbedeffect.0Een0gevolg0van0betaald0parkeren0kan,uitgeweken0naar0plaatsen0waar0parkeren0gratis0is.>

Greenlabel. (2025). *NL - Omgevingsscan Spaanse/Noordewest*. Greenlabel.

Groendak Specialist. (z.d.). *Daktuin*. Geraadpleegd op 15 juni 2026, van <https://groendakspecialist.nl/daktuin/>

Grondverzet.nu. (z.d.). *Kosten bouwrijp maken per m2*. Geraadpleegd op 12 juni 2026, van <https://grondverzet.nu/kosten-bouwrijp-maken-per-m2/>

Harkhoe, A. (z.d.). *Stakeholdersanalyse: zo breng je alle betrokkenen in kaart*. Geraadpleegd op 26 mei 2026, van <https://www.lean.nl/kennisbank/stakeholdersanalyse/>

Historians, C. A. (2019). *Cultuurhistorische Verkenning Spaanse Polder Rotterdam*. Geraadpleegd op 24 april 2026, van https://www.crimsonweb.org/wp-content/uploads/2020/11/spaansepolder_web.pdf

Hoogheemraadschap. (z.d.). *Rotterdam*. Geraadpleegd op 29 mei 2026, van <https://www.schielandendekrimpenerwaard.nl/wat-doen-we/zorg-voor-schoon-water/rotterdam/#:~:text=Het0hoogheemraadschap0is0verantwoordelijk0voor,gebied0gezamenlijk0uit0te0voeren.>

Hooheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. (z.d.). *Vergunning aanvragen of werkzaamheden melden*. Geraadpleegd op 27 mei 2026, van <https://www.schielandendekrimpenerwaard.nl/aanvragen-en-melden/melden-of-vergunning-aanvragen/>

IPLO. (z.d.). *Buitenplanse Omgevingsplanactiviteit*. Geraadpleegd op 12 mei 2026, van <https://iplo.nl/regelgeving/regels-voor-activiteiten/omgevingsplanactiviteit/buitenplanse-omgevingsplanactiviteit/>

IPLO. (z.d.). *Grondwateroverlast*. Geraadpleegd op 18 mei 2026, van <https://iplo.nl/thema/water/beheer-watersysteem/wateroverlast/grondwateroverlast/>

IPLO. (z.d.). *Omgaan met historische grondwaterverontreiniging*. Geraadpleegd op 12 mei 2026, van <https://iplo.nl/thema/water/grondwater/uitvoering-grondwaterbeheer-kwaliteit-kwantiteit/omgaan-historische-grondwaterverontreiniging/>

IPLO. (z.d.). *Plaatsen een damwand*. Geraadpleegd op 29 mei 2026, van <https://iplo.nl/thema/water/wateractiviteiten/activiteiten-nabij-watersysteem/plaatsen-damwand/>

Kadaster. (z.d.). *eigendomsinformatie Rotterdam AC 1614*. Geraadpleegd op 9 mei 2026, van <https://www.kadaster.nl/winkel>

Kadaster. (z.d.). *Straat: Giessenweg*. Geraadpleegd op 30 april 2026, van https://kadastralekaart.com/woonplaatsen/rotterdam/3086/0599300000001889/adressen?srsId=AfmBOorDO_cMtEJGcgiZdhdryynQfqZVn3kyz5sxGaWHW8z2jSia8ZAa

Kennisplatform CROW. (2013, 21 juni). *Verkeersveiligheid bedrijventerreinen*. Geraadpleegd op 24 april 2026, van https://kennisbank.crow.nl/public/gastgebruiker/FVV/Handboek_Verkeersveiligheid/Verkeersveiligheid_bedrijventerreinen/21339#:~:text=Op0bedrijventerreinen0is0er0doorgaans,brede0inD0en0uitritten0zijn.

KLICAPP. (z.d.). *Klic aanvragen*. Geraadpleegd op 13 mei 2026, van https://klic-app.nl/?gad_source=1&gad_campaignid=21507323986&gbraid=0AAAAADM_UJaOB1tudqPeGfdJvqhmnqHU8&gclid=CjwKCAjwwpDQBhAuEiwAa-4Wo5gjNTQy0gIDKIZOTF0jEwlaYqZrOo3IYpyIKoACGpTgym10k6JeghoCu5gQAvD_BwE

Klimaat-effectatlas. (2022). *Kaartviewer - Gevoelstemperatuur 2022*. Geraadpleegd op 24 april 2026, van <https://www.klimaat-effectatlas.nl/nl/kaartviewer>

Maes, D. (2026, 23 april). *Hoe ga je om met grondwater bij funderen?* Geraadpleegd op 13 mei 2026, van <https://www.fundex.nl/hoega-je-om-met-grondwater-bij-funderen/>

Maters en De Koning. (z.d.). *Kademuren, ontwerp, ontwikkeling & renovatie*. Geraadpleegd op 12 mei 2026, van <https://www.matersendekoning.nl/kademuren-ontwerp-ontwikkeling-renovatief/>

Maters en De Koning. (z.d.). *Kademuur*. Geraadpleegd op 12 mei 2026, van <https://www.matersendekoning.nl/kademuur/>

MeldR. (z.d.). *Kies een locatie*. Geraadpleegd op 22 april 2026, van <https://meldr.rotterdam.nl/>

Metropoolregio Rotterdam Den Haag. (z.d.). *Spaanse Polder - De groene longen van de Rotterdamse economie*. Geraadpleegd op 18 maart 2026, van <https://mrdh.nl/interview/spaanse-polder-groene-longen-rotterdamse-economie>

Metropoolregio Rotterdam Den Haag. (z.d.). *Spaanse Polder – De groene longen van de Rotterdamse economie*. Geraadpleegd op 27 februari 2026, van <https://mrdh.nl/interview/spaanse-polder-groene-longen-rotterdamse-economie>

MICS. (z.d.). *Het ecosysteem waar wordt gewerkt aan techniek en talent van morgen*. Geraadpleegd op 27 mei 2026, van <https://mics.nl/>

Mostert De Winter. (z.d.). *Modulogreen De Techniek*. Geraadpleegd op 10 juni 2026, van <https://www.mostertdewinter.nl/nl/groene-gevels/modulogreen-de-techniek/>

MRDH. (2024, 12 december). *Kwaliteitsimpuls voor toekomstbestendige Spaanse Polder*. Geraadpleegd op 29 mei 2026, van <https://mrdh.nl/nieuws/kwaliteitsimpuls-toekomstbestendige-spaanse-polder>

MRDH. (2026, 13 februari). *Mobiliteitsvisie*. Geraadpleegd op 12 mei 2026, van <https://mrdh.nl/project/mobiliteitsvisie>

NEN. (2024). *NEN 5740 + C1*. Geraadpleegd op 13 mei 2026, van <https://www.nen.nl/norm/pdf/preview/document/328654/>

NS. (2026). *Reisplanner*. Geraadpleegd op 18 mei 2026, van https://www.ns.nl/reisplanner/#/?vertrek=51.92782438,4.42903619&vertrektype=adres&vertreklabel=Giessenweg,0Rotterdam&aankomst=Schiedam0Centrum&aankomsttype=treinstation&type=vertrek&tijd=2026-05-18T21:15&firstMileModality=PUBLIC_TRANSPORT&lastMileModality=

NVM. (2025, 26 juni). *Bedrijfsruimtemarkt blijft stabiel ondanks geopolitieke en economische onzekerheid*. Geraadpleegd op 29 mei 2026, van <https://www.nvm.nl/nieuws/2025/bedrijfsruimtemarkt-blijft-stabiel-ondanks-geopolitieke-en-economische-onzekerheid/>

NVM. (2025). *Bedrijfsruimtemarkt Rapport*. Geraadpleegd op 20 mei 2026, van <https://www.nvm.nl/media/4e0fsdo5/nvm-business-bedrijfsruimtemarkt-2025.pdf>

Omgevingsdienst Groene Metropool. (z.d.). *Calamiteiten en bodemverontreinigingen*. Geraadpleegd op 13 mei 2026, van <https://www.odgroenemetropool.nl/kennisbank/calamiteiten-en-bodemverontreinigingen/>

Omgevingsloket. (2014, 17 december). *Spaanse Polder - Bestemmingsplan*. Geraadpleegd op 9 mei 2026, van <https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/documenten/NL.IMRO.0599.BP1024SpnsePolder-oh01/plekinfo?locatie-stelsel=RD&locatie-x=88897&locatie-y=438035&session=9801976a-7940-406d-a610-306257720fd1>

Ooms. (2026). *Industrieweg 97 B*. Geraadpleegd op 15 juni 2026, van <https://ooms.com/bedrijven/aanbod/industrieweg-97-b-rotterdam-b110898>

OpenAI. (2026). *ChatGPT*. Geraadpleegd op 10 juni 2026, van <https://chatgpt.com/>

OpenStreetMap. (z.d.). *Fietskaart*. Geraadpleegd op 18 mei 2026, van <https://www.openstreetmap.org/#map=16/51.92641/4.42567&layers=C>

Oskam. (z.d.). *Kosten voor het rijp maken van de grond*. Geraadpleegd op 12 juni 2026, van <https://www.oskambv.nl/bouwrijp-maken-grond/>

Overheid.nl. (2019, 1 februari). *Lokale wet- en regelgeving - Vaststellingsbesluit beleidslijn Tegengaan heling in de Spaanse Polder 2019*. Geraadpleegd op 8 april 2026, van <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR620857/1?>

- Overheid.nl. (2021). *Informatieblad duurzaam gebruik van daken; Zon op daken en groen of groen-blauwe daken*. Geraadpleegd op 10 juni 2026, van <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-7be932b6-6ebb-4a78-9596-7bd39cffcd23/pdf>
- Overheid.nl. (2023, 1 november). *Lokale wet- en regelgeving - Aanwijzingsbesluit automotive Spaanse Polder en Bedrijventerrein Noord-West*. Geraadpleegd op 8 april 2026, van <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR698215/1?show-wti=true&>
- Overheid.nl. (2024, 16 oktober). *Signaleringskaart riolering*. Geraadpleegd op 13 mei 2026, van <https://data.overheid.nl/dataset/32731-sigaleringskaart-riolering>
- Overheid.nl. (2025, 1 januari). *Lokale wet- en regelgeving - Aanwijzingsbesluit parkeerverboden Bedrijventerreinen Spaanse Polder en Noordwest 2010*. Geraadpleegd op 17 april 2026, van <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR375073/2>
- Overheid.nl. (2025, 30 april). *Lokale wet- en regelgeving - Beleidsregel Parkeernormen auto en fiets gemeente Rotterdam 2025*. Geraadpleegd op 6 mei 2026, van <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR738708/1>
- Port of Rotterdam. (z.d.). *Binnenvaart*. Geraadpleegd op 18 mei 2026, van <https://www.portofrotterdam.com/nl/logistiek/verbindingen/intermodaal-transport/binnenvaart>
- Port Of Rotterdam. (z.d.). *De haven die je verder brengt*. Geraadpleegd op 11 maart 2026, van <https://www.portofrotterdam.com/nl/waarom-rotterdam/de-haven-die-je-verder-brengt#:~:text=De0haven0van0Rotterdam0is0met0een0oppervlakte0van0meer,ook0voor0de0allergrootste0schepen.>
- Port of Rotterdam. (z.d.). *Pijler 4: Duurzaam transport*. Geraadpleegd op 11 mei 2026, van <https://www.portofrotterdam.com/nl/haven-van-de-toekomst/energietransitie/duurzaam-transport>
- Port of Rotterdam. (z.d.). *Recreatievaart*. Geraadpleegd op 12 mei 2026, van <https://www.portofrotterdam.com/nl/recreatievaart>
- Port of Rotterdam. (z.d.). *Waalhaven*. Geraadpleegd op 26 mei 2026, van <https://www.portofrotterdam.com/nl/vestigingen/kavels/waalhaven?>
- Port of Rotterdam. (z.d.). *Waalhaven Spot on for port offices*. Geraadpleegd op 27 mei 2026, van <https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2021-06/waalhaven-voor-kantoren.pdf>
- Port of Rotterdam. (z.d.). *Waterveiligheid*. Geraadpleegd op 12 mei 2026, van <https://www.portofrotterdam.com/nl/bouwen-aan-de-haven/veilige-haven/waterveiligheid>
- Provincie Zuid-Holland. (2024). *Ruimtelijk Economische Visie 2025 - 2050*. Geraadpleegd op 13 mei 2026, van https://www.zuid-holland.nl/publish/pages/34745/ruimtelijk_economische_visie_2025-2050.pdf
- Provincie Zuid-Holland. (2025). *Concurrerende en toekomstbestendige bedrijventerreinen*. Geraadpleegd op 20 mei 2026, van <https://omgevingsbeleid.zuid-holland.nl/omgevingsvisie/beleidskeuzes/941c33f2-6960-4770-9b57-744330a10631>
- Provincie Zuid-Holland. (2025, 18 februari). *Maatregel 4.1.6.1 Toekomstbestendige ruimte voor ondernemen*. Geraadpleegd op 26 mei 2026, van <https://omgevingsbeleid.zuid-holland.nl/omgevingsprogramma/maatregelen/d09842a4-6c9b-4c69-8509-fd19e475fe2d>
- RED Company Real Estate. (2021). *The Codrico Project: Industrial Heritage Integration and Urban Logistics*. RED Company Real Estate.
- Renes, G., Weterings, A., & Gordijn, H. (z.d.). De toekomst van bedrijventerreinen: van uitbreiding naar herstructurering. *Planbureau voor de Leefomgeving*, p. 115. Geraadpleegd op 25 februari 2026, van <https://www.pbl.nl/uploads/default/downloads/Detoekomstvanbedrijventerreinen.pdf#:~:text=Bovendien0is0erC0in0overhouding,vernieuwen0van0binnen0stedelijke0locaties.>
- RET. (2026). *Reisplanner*. Geraadpleegd op 18 mei 2026, van https://www.ret.nl/home/reizen/reisplanner/details/giessenweg_rotterdam/n-a/bus-tramhalte-marconiplein_rotterdam/18-05-2026/2112/vertrek/snelste-route/1-2-0-3/geen-extra-overstaptijd/0/0/niet-extra-toegankelijk.html
- Rijksoverheid. (2024). *De omgevingswet*. Geraadpleegd op 9 mei 2026, van <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/omgevingswet>
- Rijksoverheid. (2025). *Ontwerp - Nota Ruimte 2025*. Geraadpleegd op 13 mei 2026, van <https://open.overheid.nl/documenten/8a149097-f4b1-49bb-b19e-8c5f4a0b3084/file>
- Rijkswaterstaat. (z.d.). *Expertise Netwerk Waterveiligheid*. Geraadpleegd op 12 mei 2026, van <https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/bescherming-tegen-het-water/kwaliteit-waterkeringen/expertise-netwerk-waterveiligheid>

Rotterdam in kaart. (z.d.). *Kasteel Ter Spangen*. Geraadpleegd op 13 mei 2026, van <https://www.rotterdaminkaart.nl/archeologie/kasteel-ter-spangen/pointofinterest/detail>

Rotterdamraad. (2026). *Economische gebiedskoers Spaanse Polder en Noordwest*. iBabs Board Portal. Geraadpleegd op 30 april 2026.

Rotterdamraad. (2026, 11 februari). *Economische gebiedskoers Spaanse Spolder en Noordwest*. Geraadpleegd op 8 mei 2026, van <https://rotterdamraad.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/e56d0971-9979-4e29-8131-efcc9daebd76>

Rotterdams Weerwoord. (z.d.). *Programmakader Rotterdams Weerwoord 2030*. Geraadpleegd op 6 mei 2026, van https://rotterdamsweerwoord.nl/content/uploads/2023/06/RWW_Programmakader_2030_NL.pdf

Rotterdams Weerwoord. (z.d.). *Hitte*. Geraadpleegd op 24 april 2026, van <https://rotterdamsweerwoord.nl/opgave/hitte/>

RVO. (2021, 1 januari). *Energieprestatie - BENG*. Geraadpleegd op 27 mei 2026, van <https://www.rvo.nl/onderwerpen/wetten-en-regels-gebouwen/beng>

RVO. (z.d.). *Werk samen met andere bedrijven in een energiehub*. Geraadpleegd op 27 mei 2026, van <https://www.rvo.nl/onderwerpen/energiehubs/bedrijven-energiehub>

Schie District. (z.d.). *Campus*. Geraadpleegd op 26 mei 2026, van <https://schiedistrict.nl/thema/campus/>

Schieland en de Krimpenerwaard. (z.d.). *Leggers voor dijken*. Geraadpleegd op 12 mei 2026, van <https://www.schielandendekrimpenerwaard.nl/wat-doen-we/beleid-en-regels/leggers/regels-voor-dijken/>

Schmidt Zeevis . (z.d.). *Over Schmidt Zeevis*. Geraadpleegd op 30 april 2026, van <https://www.schmidtzeevis.nl/ons-verhaal>

SKBN. (2025, 12 augustus). *Nieuwe handreiking: Circulaire economie op bedrijventerreinen*. Geraadpleegd op 26 mei 2026, van <https://skbn.nu/circulair/101-nieuwe-handreiking-circulaire-economie-op-bedrijventerreinen>

SKBN. (2026, 2 april). *Herontwikkeling van Spaanse Polder Rotterdam*. Geraadpleegd op 23 mei 2026, van <https://www.skbn.nu/post/1250>

SLA. (2020). *Samen voor schone lucht*. Geraadpleegd op 18 mei 2026, van <https://schoneluchtakkoord.nl/communicatie/samen/>

SmartPort. (2019). *Kademuren van de toekomst*. Geraadpleegd op 12 mei 2026, van <https://smartport.nl/project/kademuren-van-de-toekomst/>

Solvari. (2026). *Sedumdak prijs 2026*. Geraadpleegd op 15 juni 2026, van <https://www.sedumdakbedekking.nl/sedumdak-prijs>

Solvari. (z.d.). *Klinkerwerken: mogelijkheden, prijzen, ...* Geraadpleegd op 10 juni 2026, van <https://www.tuinweb.nl/klinkerwerken/>

Spaanse Polder Rotterdam. (z.d.). *Spaanse Polder en Noord-West - Ambitiekaart gebiedsontwikkeling*. Geraadpleegd op 26 mei 2026, van http://despaansepolder.nl/app/uploads/2025/03/238-217-Ambitiekaart_A4-Liggend.pdf

Stadsontwikkeling. (2020). *Nota van Uitgangspunten Giessenweg 7-37*. Stadsontwikkeling.

Stedin. (z.d.). *Veiligheid bij graven nabij kabels en leidingen*. Geraadpleegd op 13 mei 2026, van <https://www.stedin.net/-/media/project/zeeland/files/graven/veel-voorkomende-graafschades.pdf>

Stultiens, E. (2026, 17 februari). *Schaatsbaan Rotterdam zet batterij in tegen netcongestie*. Geraadpleegd op 3 juni 2026, van <https://solarmagazine.nl/nieuws-zonne-energie/i42956/schaatsbaan-rotterdam-zet-batterij-in-tegen-netcongestie>

Technolution. (z.d.). *Scheepvaart en Verkeersmanagement*. Geraadpleegd op 12 mei 2026, van <https://www.technolution.com/move/nl/scheepvaart-verkeersmanagement/>

TekPower. (z.d.). *Zakelijke Batterij*. Geraadpleegd op 12 juni 2026, van <https://tekpower.nl/zakelijk/batterijen>

Unesco . (z.d.). *Van Nelfabriek*. Geraadpleegd op 29 april 2026, van https://unesco.nl/werelderfgoed/van-nelfabriek?map_bounds=51.87992096679455C4.350090586669926C51.94874777768588C4.473686778076176&active_marker=false

Upfront. (z.d.). *Over ons*. Geraadpleegd op 30 april 2026, van <https://upfront.nl/pages/about>

Vaarroute. (2026). *Route Bornissehaven - Nieuwe Maas*. Geraadpleegd op 11 mei 2026, van <https://vaarroute.nl/routebouwer.php>

van Nieuwenhuize, P. (2022, 13 juni). *Mysterie: wat is er eigenlijk Spaans aan de Spaanse Polder?* Geraadpleegd op 18 maart 2026, van <https://indebuurt.nl/schiedam/genieten-van/mysteries/mysterie-wat-is-er-eigenlijk-spaans-aan-de-spaanse-polder~58929/?referrer=httpsAFFwww.google.comF>

- van Norel, S. (2026, 27 februari). *Wat moet je weten over de fundering bij bedrijfshal bouwen?* Geraadpleegd op 13 mei 2026, van <https://www.norelhallenbouw.nl/kennisbank/wat-moet-je-weten-over-de-fundering-bij-bedrijfshal-bouwen/>
- Vereniging afval bedrijven. (z.d.). *Riolen en kolken schoonhouden*. Geraadpleegd op 13 mei 2026, van <https://www.verenigingafvalbedrijven.nl/over-vereniging-afvalbedrijven/afdeling-rioleringsbeheer>
- Waterweg Actueel. (2025, 16 maart). *Maatregelen straatraces Spaanse Polder Rotterdam*. Geraadpleegd op 24 april 2026, van <https://waterweg-actueel.nl/schiedam-steunt-maatregelen-straatraces-spaanse-polder-rotterdam/>
- Werken aan Projecten. (z.d.). *Onvoorziene kosten in begroting?* Geraadpleegd op 12 juni 2026, van <https://werken-aan-projecten.nl/projectbegroting/onvoorziene-kosten/>
- Wetten Overheid. (2026, 15 januari). *Binnenvaartpolitiereglement (BPR)*. Geraadpleegd op 12 mei 2026, van <https://www.varendoejesamen.nl/nieuws/download-het-binnenvaartpolitiereglement-bpr>
- WSP. (z.d.). *Ontwerp en engineering kades*. Geraadpleegd op 12 mei 2026, van <https://www.wsp.com/nl-nl/diensten/ontwerp-en-engineering-kades>