



De korrelgrootte van het ontwerp is ongekend: 20 tot 30 hectare per 'landscaper'.

Het Logistiek Park Moerdijk biedt een overtuigend stedenbouwkundig antwoord op de snelle ontwikkeling in de logistieke sector. Studio Marco Vermeulen ontwierp een modern werklandschap: duurzaam, compact en hoogwaardig.

Project ontwerp Logistiek Park Moerdijk
 Locatie **West-Brabant**
 Ontwerper **Studio Marco Vermeulen**
 I.s.m. **Grontmij, Witteveen+Bos**
 Opdrachtgever **provincie Noord-Brabant**
 Oppervlakte **190 ha**
 Ontwerp **2010 - 2012**
 Realisatie **vanaf 2013**

Op de transportas tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen, nabij het diepe vaarwater van het Hollands Diep, komt het Logistiek Park Moerdijk. De bedrijfspanden die hier moeten verrijzen hebben een ongekenne omvang: elk bedrijf heeft een grondoppervlak van minimaal 5 hectare. Vanwege deze schaal is de keuze voor een gloednieuw terrein onvermijdelijk. Studio Marco Vermeulen viert deze trend met een aanstekelijk optimisme. Het bureau ontwierp een eigentijds werklandschap dat gezien mag worden, met compact ruimtegebruik en een minimaal beslag op het milieu.

Het terrein komt in de oksel van twee snelwegen, de A16 en de A17. Via een 'interne baan' is het verbonden met de zeehaven, het industriegebied en het te ontwikkelen railservicecentrum van Moerdijk, alle op één tot twee kilometer afstand. Deze weg is exclusief bedoeld voor het verkeer tussen deze economische centra en maakt het Logistiek Park tot een multimodaal centrum. Het terrein is bestemd voor *value added logistics*. Er worden niet alleen goederen op- en overgeslagen, maar ook verwerkt. Dat kan bijvoorbeeld het assembleren van onderdelen tot een compleet product

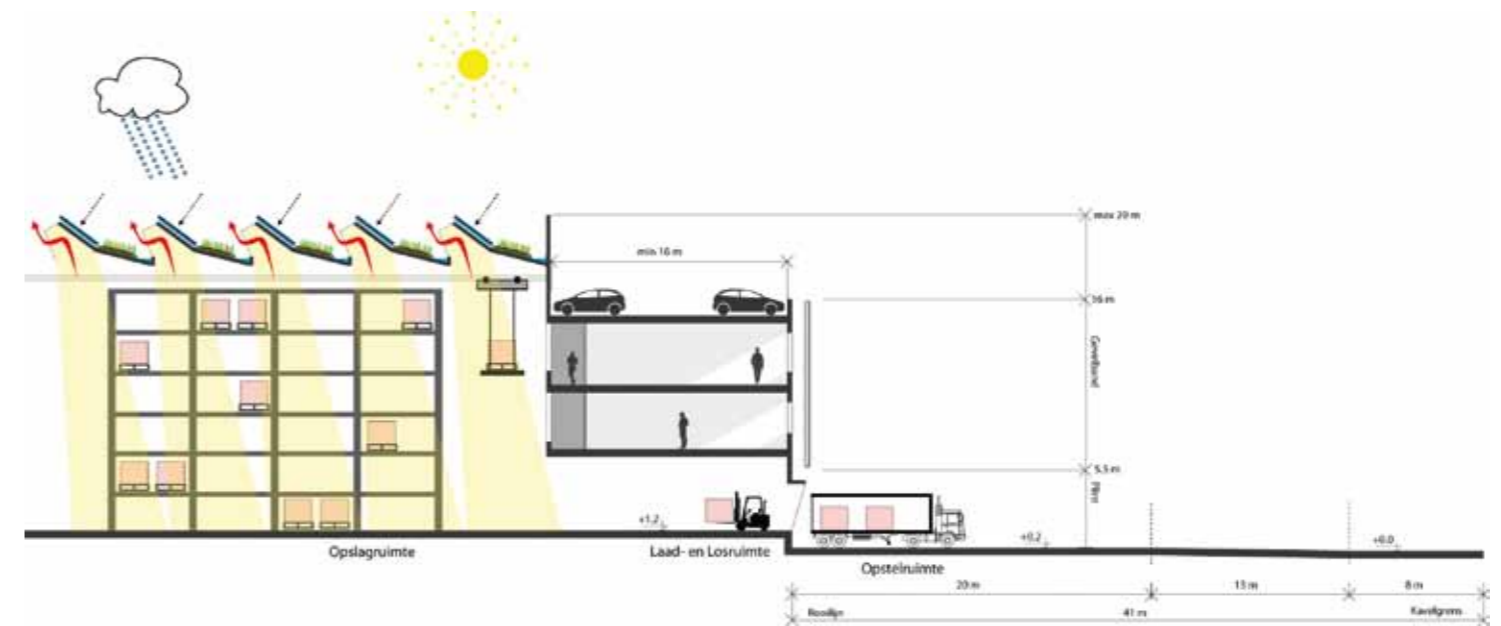
zijn, of het bewerken en verpakken van levensmiddelen voor de Europese markt.

Deze bedrijfsactiviteiten zijn verzameld in vier 'landscapers'. Deze bieden elk plaats aan maximaal zes tot acht bedrijven. Het bundelen van de bedrijfspanden, zij aan zij en rug aan rug, zorgt voor een efficiënt gebruik van de ruimte. Driekwart van de grond is uitgifbaar en daarvan is weer 75 procent te bebouwen - dat zijn hogere percentages dan op bedrijventerreinen gebruikelijk is. Parkeren van personenauto's vindt

plaats op de daken of in de hartlijnen van de gebouwen. De landscapers creëren een grote schaal die uitstekend past bij de twee snelwegen. De ronde hoeken en de gevelopbouw versterken dat karakter. Boven de plint waar de trucks laden en lossen, komt een doorlopende gevelband met een uitgesproken vormgeving en kleurgebruik. Hierachter bevinden zich de kantoren en de ruimten voor de bewerking van de goederen, beide dus op de eerste etage. De daken, bij elkaar een oppervlakte van bijna honderd hectare, worden ingericht als zonnepanelen. Deze kun-



Plankaart.



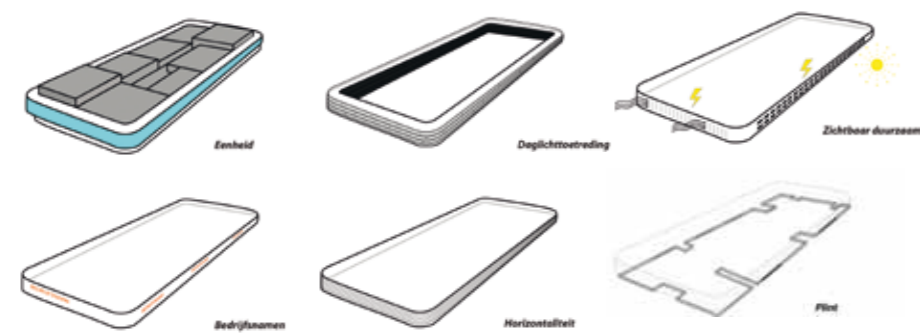
Dakprincipe: groene daken met zonnepanelen, ventilatiesysteem en regenwateropvang.



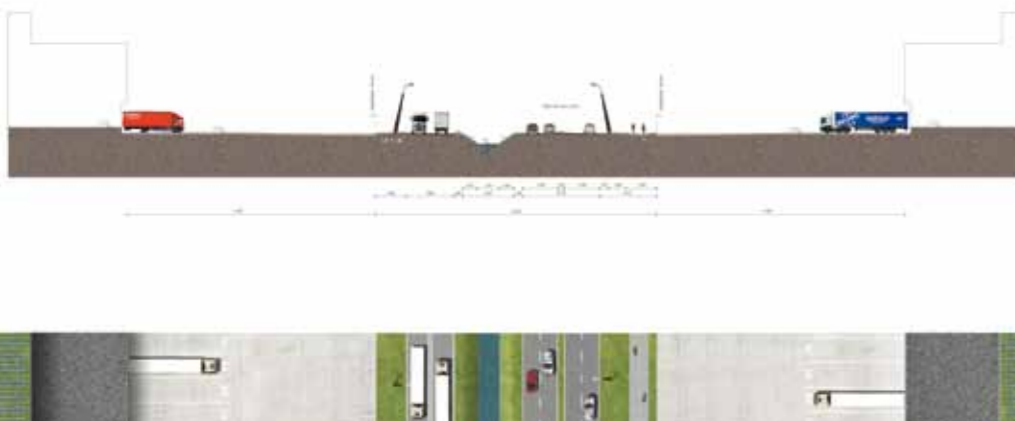
Het hart van het Logistiek Park. Het vrachtverkeer heeft eigen rijbanen.



Zicht vanaf de A16.



Ontwerpprincipes van de gevelbanden.



Doorsnede met 'landscapers' aan weerszijden.

nen naar verwachting voor een groot deel in de elektriciteitsbehoefte op het park voorzien, mede gezien het snel toenemende rendement van zonnepanelen. Het idee is om de panelen te plaatsen op een groen sedumdak. Sedum gedijt in de schaduw van de panelen, zorgt voor natuurlijke isolatie en verhoogt de opbrengst aan zonnenergie omdat het de temperatuur rondom de panelen verlaagt. Bovendien vormt het een leefomgeving voor kleine diersoorten. Warmte komt van de petrochemische industrie op het haventerrein, dat via een warmtenetwerk verbonden zal worden met het Logistiek Park.

Een aanvulling met windenergie kan de energiebalans volledig sluiten. Het bedrijventerrein heeft dan geen fossiele brandstoffen meer nodig. Een geschikte locatie voor de windturbines is echter nog niet gevonden. De aanvankelijk geprojecteerde locaties langs

de snelweg blijken een te groot veiligheidsrisico op te leveren. Duurzaamheid in de verkeersstructuur krijgt vorm door de volledige scheiding van personen- en vrachtverkeer, wat onnodig stoppen en optrekken voorkomt. Een volgeladen truck verbruikt bij het optrekken ongeveer een liter diesel. Ook het watersysteem heeft een minimale invloed op de omgeving. Regenwater dat op de daken valt, wordt voor een deel gebruikt door de bedrijven en vervolgens afgevoerd naar retentievijvers aan de rand van het terrein. Het deel dat op de verharde voorterreinen valt wordt gezuiverd in een collectieve biologische waterzuivering. Het schone water stroomt vervolgens naar het Hollands Diep.

Naast de configuratie van de vier landscapers op het driehoekige terrein, zijn de continuïteit en de

expressie van de gevelbanden sterk bepalend voor de beeldkwaliteit. Iedere landscaper krijgt een gevelband met een eigen signatuur, zich onderscheidend door opbouw en kleur, materiaal, gevelopeningen (onder meer om daglicht toe te laten in de kantoren) en reclame-uitingen. Het idee is om de gevelbanden, in totaal enkele kilometers in lengte, vooruit te ontwerpen en voor te schrijven aan de architecten die aan de bedrijfsgebouwen gaan werken. Studio Marco Vermeulen maakte een beeldregieplan, dat onder meer de basis vormt voor het ontwerp van de gevelbanden. Het bureau onderzoekt of en op welke manier de gevels gebruikt kunnen worden om het streven naar duurzaamheid kracht bij te zetten en zichtbaar te maken. Gedachten gaan in de richting van zonne-energie, algen (die afvalstoffen omzetten in biograndstoffen) en zelfs voedselproductie.

In dit beeldregieplan wordt het ontwerp vertaald in een strategie voor realisatie en beheer. Het Havenschap Moerdijk heeft daar als gebiedsontwikkelaar nog geen keuze in gemaakt. De mogelijkheid van één ontwikkelende partij per landscaper – een projectontwikkelaar, een samenwerking van eigenaren of een andere vorm –, staat voorlopig nog naast een meer traditioneel ontwikkelingsmodel van uitgifte per kavel waarop bedrijven elk hun eigen pand bouwen. Een combinatie van beide strategieën is nog mogelijk. In het eerste model zijn de bijzondere kwaliteiten van het plan eenvoudiger te realiseren dan in het tweede, waar meer regie van het Havenschap aan te pas moet komen. Maar met de korrelgrootte van het Logistiek Park Moerdijk, is ook met de afzonderlijke panden al veel mogelijk. Voorzieningen met een duurzaam karakter zoals een zonneakker op een sedumdak

en een grijswatersysteem lijken per pand haalbaar. Ook een doorlopende gevelband over maximaal drie of vier bedrijven per gevel moet te realiseren zijn. Traditioneel is de verhouding tussen de logistieke bedrijvigheid en de stedenbouw geen gelukkige. De belangstelling is over en weer gering. Het vakmanschap waarmee is ontworpen aan het Logistiek Park Moerdijk en het ontwerpplezier dat erin doorklinkt, bewijzen dat het ook anders kan. Logistieke efficiëntie, duurzaamheid en zichtbaarheid gaan hand in hand in dit werklandschap, dat volgens de selectiecommissie kan uitgroeien tot het vlaggenschip van deze voor Nederland zo wezenlijke bedrijfstak.

Peter Paul Witsen