

Beeldregieplan

Logistiek Park Moerdijk

12 april 2013



COLOFON

Opdrachtgever

Provincie Noord-Brabant

Mark Spanjers
Pleunie Josseaud
Felix Veurink

Gemeente Moerdijk

Robert Stoop
Eric Vinken

Opdrachtnemer

Studio Marco Vermeulen
Maaskade 85
3071 NE Rotterdam
T: +31 (0)10 225 0030
F: +31 (0)10 225 0758
E: studio@marcovermeulen.nl
W: www.marcovermeulen.nl

Marco Vermeulen
Joost van der Waal
Bram Willemse
Pavel Savine

i.s.m.

RBOI Rotterdam B.V.
Postbus 150
3000 AD ROTTERDAM
T: +31 (0)10 201 85 55
F: +31 (0)10 412 10 39
W: www.rboi.nl

Ted Bokelman
Guido van Loenen
Hans Damen

Witteveen + Bos
Van Twickelostraat 2
Postbus 233
7400 AE Deventer
T: +31 (0)570 69 79 11
F: +31 (0)570 69 73 44
W: www.witteveenbos.nl

Niels Monster
Thea van Hattum - Klumper



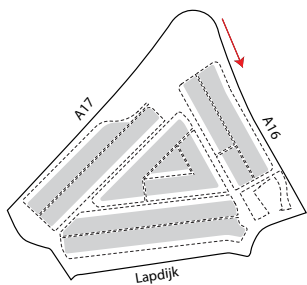
STUDIO MARCOVERMEULEN



Beeldregieplan 12 april 2013

Logistiek Park Moerdijk

1. Inleiding	4
2. Ruimtelijk Ontwerp	6
3. Aanpak en methodiek	10
4. Procedure	12
5. Gevelband - primaire kwaliteitszone -	16
6. Uitgeefbaar terrein - secundaire kwaliteitszone -	34
6.1 Bebouwing	36
6.2 Voorterreinen	48
6.3 Terrein voorzieningen LPM	51
7. Openbare Ruimte	52
7.1 Infrastructuur	
7.2 Groen/blauwe structuren	59
7.3 Overige beeldbepalende elementen	65
Bijlage: beeldkwaliteitsregels	68



▼ fig 1-1 Visualisatie A16



1. Inleiding

Voor de ontwikkeling en realisatie van het Logistiek Park Moerdijk, dat een bijzonder en uitdagend ruimtelijk ontwerp heeft, is ruimtelijke kwaliteit van groot belang. Dit geldt voor de landschappelijke inpassing voor zowel de zijden langs de drukke snelwegen A16 en A17 waar veel automobilisten passeren, als vanuit het landelijk gebied achter de Lapdijk. De ruimtelijke kwaliteit is echter niet alleen belangrijk voor de randen, maar ook voor het terrein zelf waar vele mensen werken en bezoekers komen. Een krachtige beeldregie met heldere uitgangspunten en duidelijke randvoorwaarden zorgt ervoor dat het Logistiek Park Moerdijk een bedrijvenpark wordt met een unieke hoogwaardige uitstraling.

Het ruimtelijk ontwerp is bijzonder vanwege de keuze voor een krachtige ontwerpoplossing voor landschappelijke inpassing en ruimtelijke samenhang: de gevelbanden. Uitdagend omdat een goede uitwerking en realisatie hiervan bepalend is voor het succes van deze ruimtelijke oplossing en de grote mate van vrijheid die hiermee ontstaat voor de bebouwing hierachter.

Het imago van het Logistiek Park Moerdijk is van belang voor de bedrijven die zich er vestigen. Voor veel logistieke bedrijven is ruimtelijke en bouwkundige efficiëntie van de eenheden (in combinatie met het beperken van kosten) belangrijker dan een hoogwaardige kwalitatieve architectonische vormgeving en een fraaie omgeving.

Het stedenbouwkundig concept van het ruimtelijk ontwerp speelt hier slim op in door met een sterk middel, een eenduidige front met gevelbanden, samenhang te bereiken en tegelijkertijd daarachter zoveel mogelijk vrij te laten. De opzet van het logistiek park is na het afronden van het ruimtelijk ontwerp verder uitgewerkt, waarbij voor de verkeersafwikkeling gekozen is voor een grotendeels gescheiden verkeerssysteem van enerzijds vrachtwagens en personenauto's van bezoekers (aan de buitenzijde van de ontwikkel eenheden) en anderzijds personenauto's van werknemers (aan de binnenzijde van de ontwikkel eenheden).

Dit beeldregieplan is de beeldende vertaling van de belangrijkste aspecten uit het ruimtelijk ontwerp en biedt aanvullende beeldkwaliteitsrichtlijnen die de beoogde ruimtelijke uitstraling van de terreinen moeten waarborgen.

Waarom een beeldregieplan?

Het ruimtelijk ontwerp voor het Logistiek Park Moerdijk gaat uit van een eenduidig concept, een krachtig ruimtelijk gebaar. Het maken van een beeldregieplan heeft tot doel de continuïteit van het gewenste beeld in de vertaling van het ruimtelijk ontwerp naar de praktijk (de gebouwde omgeving) te waarborgen. Vanuit dat oogpunt zijn aan het beeldregieplan (als instrument) drie functies toegekend, namelijk:

1. een inspiratiedocument; met referentiebeelden worden partijen geïnspireerd en gestimuleerd bij te dragen aan de ambities van het ruimtelijk ontwerp, maar vooral ook aan het imago van het toekomstige terrein;
2. een toelichting en onderbouwing van de beeldkwaliteitsrichtlijnen die het ruimtelijk beeld moeten gaan sturen;
3. een toetsingskader, de beeldkwaliteitsrichtlijnen waarvan een selectie door de gemeente zal worden vastgesteld en gehanteerd voor de toetsing van de bouwvragen door welstand.

Vastleggen wat moet, vrijlaten wat kan

De beschrijving van beeldkwaliteit heeft als doel een samenhangende, ruimtelijk kwalitatieve inrichting van het bedrijvenpark tot stand te brengen. Het is daarbij van belang om evenwicht te creëren tussen een heldere hoofdstructuur met een herkenbare identiteit aan de ene kant en aan de andere kant

een grote mate van vrijheid op een lager schaalniveau achter de gevelbanden.

Het beeldregieplan geldt voor de openbare ruimte, de private terreinen én de bebouwing. De verbeelding en referentiebeelden dienen vooral ter inspiratie. De beeldkwaliteitsrichtlijnen worden zo concreet mogelijk geformuleerd, zodat de vertaling naar juridisch afdwingbare documenten zoals het inpassingplan, de welstandcriteria en het exploitatieplan/ontwikkelovereenkomst direct mogelijk is en de bouwplannen goed toetsbaar zijn.

Opbouw rapport per hoofdstuk

Dit beeldregieplan bestaat, buiten deze inleiding, uit de volgende zes hoofdstukken.

In het volgende hoofdstuk (2) wordt het ruimtelijk ontwerp toegelicht als basis van waaruit de beeldkwaliteitsaspecten in het beeldregieplan worden uitgewerkt.

In hoofdstuk 3 wordt uitgelegd welk planproces nodig is om tot realisering te komen en welke stappen daarin te onderscheiden zijn.

In hoofdstuk 4 wordt de methodiek beschreven op basis waarvan de beeldkwaliteitsrichtlijnen zijn geformuleerd.

Hoofdstuk 5 bevat de beeldkwaliteitsrichtlijnen voor de gevelband.

Hoofdstuk 6 beschrijft de overige te onderscheiden planonderdelen in het uitgeefbaar gebied: de ontwikkel eenheden met bebouwing en de voorterreinen.

Tot slot worden in hoofdstuk 7 de beeldkwaliteitsrichtlijnen van de openbare ruimte met de infrastructuur, groen, water en nutsvoorzieningen beschreven.

Een overzicht van de beeldkwaliteitsrichtlijnen zijn als toetsingskader opgenomen in de bijlage.



▲ fig 2-1
vogelvluchtperspectief Logistiek Park Moerdijk

middel van vijf elementen zowel op gebouwniveau als op het niveau van de openbare ruimte die ook de opzet voor dit beeldregieplan bepalen (zie figuur Beeldbepalende Planonderdelen, pagina 9):

- A. primaire kwaliteitszone – gevelbanden (uitgewerkt in hoofdstuk 5);
- B. secundaire kwaliteitszone (hoofdstuk 6);
- C. grondlichamen en retentievijvers (hoofdstuk 7);
- D. versterking van de groene lijnvormige structuur van de Lapdijk (hoofdstuk 7);
- E. groen / blauwe entreezones (hoofdstuk 7).

In dit beeldregieplan wordt gestuurd op een eenduidige en kwalitatieve vormgeving van de voorzijde van de gebouwen waarbij de gevelbanden beeldbepalend zijn. Visueel moeten de individuele gevelbanden van de bedrijven in een rij een ruimtelijk doorgaande gevel vormen die de ontwikkelingsheid tot een geheel samenbindt. Hierdoor ontstaat een gestileerd beeld waarbij het horizontale karakter van de bebouwing wordt benadrukt. Ieder perceel krijgt een eigen architectonische signatuur door een specifieke materialisering en kleurstelling van de gevelband.

Een belangrijk uitgangspunt van het ruimtelijk ontwerp is dat de bebouwing per ontwikkelingsheid als een ruimtelijke eenheid wordt vormgegeven. Er wordt zo compact mogelijk binnen de ontwikkelingsheid gebouwd (maximale onderlinge afstand 32m) en bedrijven oriënteren zich op de rand van de ontwikkelingsheid en daarmee op de openbare ruimte. Alle laad- en losruimten en kantoorfuncties zitten aan de rand. De ontsluiting en het parkeren van personenauto's voor werknemers vindt plaats via een binnenstraat centraal in de ontwikkelingsheden. Eenduidige rooi- en gevellijnen zijn van groot belang om een rustig ruimtelijk beeld te realiseren.

Doordat de bebouwing geclusterd is en de open voorterreinen grenzen aan de openbare ruimte, zal het Logistiek Park ondanks de hoge dichtheid, als ruim van opzet worden ervaren. De voorterreinen zijn hoofdzakelijk bestemd voor het opstellen van trucks en het laden- en lossen van goederen. In beperkte mate kunnen deze voorterreinen ook gebruikt worden voor het parkeren van personenauto's (directieleden, bezoekers en minder invaliden). Deze zones blijven relatief 'leeg' om als manoeuvreerzones voor het grote verkeer te kunnen dienen. De opslag van eventuele losse goederen (bijvoorbeeld afvalcontainers) vindt uitsluitend plaats uit het zicht, achter de gevelband.

In het ruimtelijk ontwerp is aangesloten op de cultuurhistorie en de ruimtelijke kwaliteiten van het landschap. De lange horizontale lijnen en het dijkstelsel spelen daarbij een belangrijke rol. Door te sturen op een eenduidige en kwalitatieve vormgeving

(materiaal, kleur en compositie) van de gevelbanden, ontstaat een rustig en gestileerd beeld en zal het horizontale karakter van het bouwvolume als geheel worden benadrukt. Dit sluit goed aan bij de schaal en het karakter van het omliggende (snelweg)landschap. Op deze wijze kan ook de bebouwing een bijdrage leveren aan de landschappelijke inpassing van het Logistiek Park Moerdijk.

De Lapdijk is de cultuurhistorische lijn die als begrenzing wordt ingezet: de dijk en de beplanting vormen een afschermende groene zone waarmee de zichtbaarheid vanuit het agrarisch landschap wordt verzacht.

De vormgeving en inrichting van de groene wallen, de versterking van de structuur van de Lapdijk en de groene entrees worden gedetailleerd uitgewerkt in een inrichtingsplan. In dit beeldregieplan worden vooruitlopend hierop uitgangspunten en eisen geformuleerd ten aanzien van het beeld van deze landschappelijke elementen als belangrijk onderdeel van de ruimtelijke inpassing van het Logistiek Park Moerdijk.

2. Ruimtelijk ontwerp

Logistiek Park Moerdijk wordt ingekaderd door de snelwegen A16 en A17 en een cultuurhistorisch waardevolle dijk, de Lapdijk. Het terrein omvat circa 190 ha bruto terrein, waarop circa 142 hectare netto uitgeefbaar logistiek terrein wordt gerealiseerd.

Het Logistiek Park Moerdijk richt zich op een specifieke doelgroep van grotere internationale VAL-bedrijven (Value Added Logistics) die op grote schaal gebruik zullen maken van de aan- en afvoer van goederen per schip, per spoor en over de weg. Het logistiek park voorziet in de vraag van grote bedrijven met een grote ruimtebehoefte van kavels vanaf 5 hectare. Er kunnen zich ook kleinere bedrijven vestigen, indien zij deel uitmaken van een VAL-keten en/of havengerelateerd zijn. Daarnaast kan 5% van het netto uitgeefbaar terrein worden benut voor bedrijven die diensten verlenen aan logistieke bedrijven zoals toeleveringsbedrijven, (truck)servicebedrijven, wasstraat en aanvullende voorzieningen die een werkomgeving aantrekkelijker maken.

Het Logistiek Park Moerdijk wordt landschappelijk ingepast door



▲ fig 2-2
Landschappelijke inpassing

Ruimtelijk ontwerp

legenda

-  vrachtverkeer
-  autoverkeer
-  fietsverkeer
-  logistieke bedrijven
-  loading docks
-  binnenstraat personenauto's
-  leggerwaterloop
-  retentiesloot
-  retentievijver
-  helofytenfilter
-  voorzieningen LPM
-  versterking groenstructuur Lapdijk
-  grondlichaam
-  ecologische zone 25m.

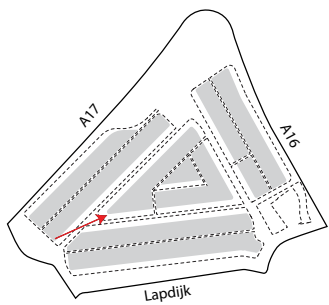
0 500m 1000m



▲ fig 2-3
Ruimtelijk ontwerp



▲ fig 2-4
Planonderdelenkaart voor beeldkwaliteit



▼ fig 3-1 Visualisatie binnengebied



3. Aanpak en methodiek

Ter introductie van de beeldkwaliteitsrichtlijnen worden kort de aanpak en planmethodiek beschreven. De opgave is als volgt samengevat:

- beeldkwaliteitsbeleid heeft als doel een samenhangende, ruimtelijk kwalitatieve inrichting van het plangebied tot stand te brengen over een lange ontwikkelperiode;
- het is daarbij van belang om een sterke samenhangende en een herkenbare identiteit te creëren in de hoofdstructuur, met daarbinnen vrijheid in gebruik en bouwvorm;
- de aandacht moet worden gericht op het optimaliseren van de ruimtelijk-visuele kwaliteiten en de landschappelijke inpassing van het bedrijvenpark, door het ambitieniveau helder te formuleren en met beeldkwaliteitsrichtlijnen, principetekeningen en referentiebeelden te implementeren.

Voor het realiseren van de doelstelling van dit beeldregieplan: het tot stand brengen van een betekenisvolle fysieke omgeving, is het allereerst van belang de volgende vraag te beantwoorden: welke ruimtelijke onderdelen spelen een onderscheidende rol in de beleving van het gebied? Het antwoord op die vraag wordt gegeven in de vorm van een planonderdelenkaart (zie pagina 9).

De definiëring van beeldkwaliteit voor de planonderdelen vindt plaats van grof naar fijn, zodat er een evenwichtige verhouding ontstaat tussen de verschillende schaalniveaus. Vanuit die benadering wordt in de beschrijving de volgende prioriteitsvolgorde aangehouden:

I. De continuïteit van de gevelbanden, een duidelijke basisstructuur als drager voor het gebied

Essentieel is de benadering van in schaal waarneembare eenheden. De gevelbanden die over een grote lengte een lijn vormen geven de ontwikkel eenheid een samenhangend ruimtelijk kader. Hierdoor worden ook de 4 afzonderlijke ontwikkel eenheden als zodanig herkenbaar. De continuïteit van vormgeving van de gevelbanden over de verschillende percelen en ontwikkel eenheden bepaalt het hoofdbeeld van het logistiek park.

II. Herkenbare routing binnen het gebied

Door een heldere hoofdstructuur met hiërarchie van wegen en kruisingen in combinatie met heldere en herkenbare oriëntatie- en knooppunten, wordt de oriëntatie binnen het gebied vergroot. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de wegen voor personenauto's van personeel en de wegen van vrachtverkeer en overige personenauto's, waarbij schaalverschillen en herkenbaarheid van de routes van belang zijn.

III. Afstemming van de vlakken en vormgeving van bebouwing en openbare ruimte

De inzet van bebouwing, water en groen wordt afgestemd op de verschillende plekken in het gebied. Daarbij zijn de inrichting van de voorterreinen, de organisatie van de bedrijfsgebouwen, de rooilijnen, de wijze van parkeren, de afscheidingen, het materiaal- en kleurgebruik en de reclame-uitingen belangrijk. De structuur van het bedrijvenpark en de betekenis van de planonderdelen geven verschillende locaties een andere identiteit en beïnvloeden dus ieder voor zich het ruimtelijk beeld. De strategie van het beeldregieplan is de sturing of versterking van dat beeld.

Zichtbaar duurzaam

De duurzame opzet van het terrein vertaalt zich vooral in efficiënt en meervoudig ruimtegebruik en een slimme omgang met water

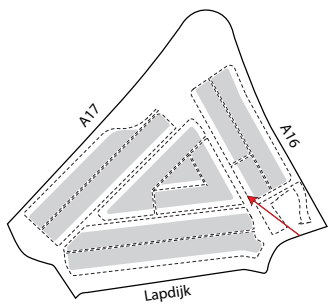
en energie. Het imago van het terrein heeft echter ook baat bij zichtbare duurzaamheid. Deze is niet altijd zuiver duurzaam, maar draagt wel bij aan de beleving en bewustwording van de duurzaamheid. In de openbare ruimte kan dit bijvoorbeeld tot uitdrukking komen in de materialisering van de straatverlichting. Op privaat terrein kan vooral de gevelband de duurzame uitstraling van het terrein bevestigen.

Relatie beeldregieplan / welstandscriteria

Dit beeldregieplan bevat voorstellen voor het borgen van ruimtelijke kwaliteit door het uitwerken of bijsturen van de fysieke kenmerken. In hoofdstuk 5 tot en met 7 worden beeldkwaliteitsrichtlijnen uitgewerkt door een beschrijving en een verbeelding in de vorm van kaartmateriaal, impressies en referentiebeelden. In de bijlage is het feitelijke toetsingskader opgenomen in de vorm van een overzicht van alle beeldkwaliteitsrichtlijnen. Voor welstandstoetsing zal een selectie hiervan als welstandscriteria worden vastgesteld. Voor de welstandscriteria zullen de volgende planonderdelen worden onderscheiden:

Uitgeefbaar gebied

- Gevelbanden
- Gebouwen
- Voorterreinen



▼ fig 4-1 Vogelvluchtperspectief



4. Procedure

Het beeldregieplan is een belangrijk instrument om de beoogde ambities te realiseren. Het verbeeldt de gewenste stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit van de te realiseren gebouwde en onbebouwde omgeving. Dit hoofdstuk beschrijft de ideale werkwijze om grip te houden op beeldkwaliteit in het algemeen en de gevelbanden in het bijzonder.

4.1 Realisatie Gevelbanden

De gevelbanden zijn de essentiële bouwkundige voorziening voor het bereiken van ruimtelijke kwaliteit. Het beeldregieplan biedt de uitgangspunten en inspiratie voor de uitwerking daarvan. Er moeten echter nog veel keuzes worden gemaakt voor het ontwerp en de uitvoering van de gevelbanden. Daarnaast bestaat de wens om ontwerpvrijheid te bieden. De Commissie Vestiging van het Havenschap Moerdijk zal de uitwerking begeleiden en bijsturen op ruimtelijke aspecten die niet in het beeldregieplan zijn vastgelegd en voor beeldkwaliteitsrichtlijnen waar nog ruimte is voor interpretatie. Ten behoeve hiervan zal een supervisor (stedenbouwkundige / architect) in de commissie vestiging zitting nemen. De supervisor heeft een belangrijke rol in het bepalen van ontwerpvrijheid en kan ruimte bieden om, mits met redenen omkleed, van het beeldregieplan af te wijken.

Er wordt uitgegaan van de ontwikkeling in fases zoveel mogelijk per ontwikkel eenheid. Zo ontstaan telkens afgeronde stedenbouwkundige eenheden.

4.2 Procedure

Het beeldregieplan is gericht op ontwikkeling en wordt gehanteerd als instrument om het ruimtelijke beeld actief te sturen. Het moet mensen inspireren en overtuigen en is een aanvulling op en een uitwerking van het ruimtelijk ontwerp. Verder moet het voldoende houvast bieden om op grond hiervan welstandscriteria te formuleren voor concrete bouwaanvragen. Daarnaast zal het beeldregieplan ook doorwerken op andere beleidsterreinen zoals de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. De kwaliteitsaspecten uit het beeldregieplan zijn, mits planologisch relevant, opgenomen in het inpassingsplan. Hierdoor ontstaat een direct toetsingskader voor bouwaanvragen.

Het beeldregieplan biedt voor de overige onderdelen direct toepasbare kaders voor de ontwikkelovereenkomsten. Een selectie van de beeldkwaliteitsrichtlijnen wordt door een besluit van het college van Burgemeester en wethouders van Moerdijk vastgesteld als welstandskader.

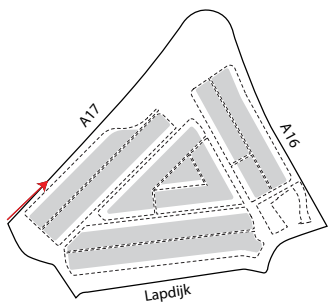
4.3 Toelating

Bij uitgifte en toewijzing van kavels is het van belang een duidelijke procedure vast te stellen met één coördinatiepunt:

dit is de Commissie Vestiging van het Havenschap Moerdijk. Dit om bedrijven een helder beeld te geven wat er van hen wordt verwacht, ook beeldkwaliteitstechnisch.

Buiten de juridisch-planologische regels voor het bouwen in het inpassingsplan, de staat van bedrijfsactiviteiten, de uitgifteregels, de kosten en de bouwplantoetsing, draagt het feit dat de bouw- en inrichtingsplannen aan dit beeldregieplan zullen gaan voldoen bij aan een goede kwaliteitsborging.

Voor de helderheid naar de potentiële bedrijven en de effectiviteit wordt de toetsing van plannen dus zoveel mogelijk gebundeld. Dit gebeurt door centrale toetsing door de Commissie Vestiging, die zich laat bijstaan door verschillende disciplines op het gebied van milieu, duurzaamheid, ruimtelijke ordening, bouwplantoetsing en brandweer. In de Commissie Vestiging zal de supervisor (stedenbouwkundige / architect) specifiek aandacht besteden aan de beeldkwaliteit.



▼ fig 4-2 Visualisatie A17



Ook de invulling van parkmanagement is in dit kader van belang. De parkmanagementorganisatie moet samen met de gemeente zorg dragen voor kwaliteitsborging op langere termijn. Dit geldt voor latere fasen van uitgifte, maar ook voor onderhoud en beheer en aanpassingen in het plan en zelfs voor herontwikkeling in een later stadium.

De plannen die worden ingediend, moeten voor wat de beeldkwaliteit betreft inzicht geven in:

Gebouwen

- afmetingen;
- gevelopbouw;
- materialisering en kleurgebruik van gevelband, plint, topgevel en overige geveldelen;
- dak;
- reclame;
- installaties;
- parkeren.

Inrichting onbebouwde ruimte

- laden en lossen;
- beveiliging;
- plaatsing containers;
- parkeren;
- opslag;
- uitbreidingsmogelijkheden.

4.4 Parkmanagement

Bij realisatie van het Logistiek Park Moerdijk (LPM) gaat het Havenschap Moerdijk voor zowel de exploitatie als het beheer zorgdragen. Dit betekent dat nieuwe bedrijven die zich op het LPM vestigen automatisch lid worden van een zogenaamde parkmanagementorganisatie. Parkmanagement vanuit het Havenschap betekent hier o.a. onderhoud en beheer van openbare infrastructuur, groen en beveiliging van het park.

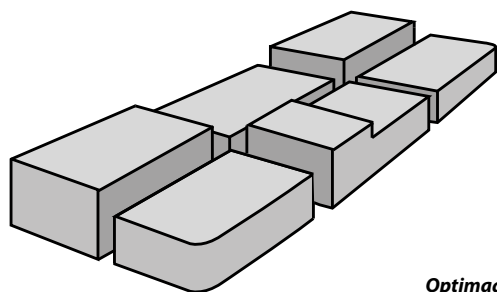
Parkmanagement is meer dan alleen grasmaaien. Het is een aansturingwijze om een bedrijventerrein of park structureel op een vastgesteld kwaliteitsniveau te brengen en te houden. Duurzaamheidsprincipes op het gebied van personeel, producten, partners en technologie worden hierbij in het oog gehouden. Het achterliggende doel is het in standhouden en verbeteren van het ondernemersklimaat op het park in al haar facetten.

Sinds 1999 wordt er op het haven- en industrieterrein Moerdijk invulling gegeven aan parkmanagement. Deze opgedane ervaring kan goed worden ingezet om ook het parkmanagement op het

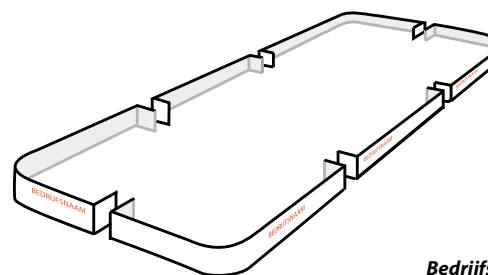
Logistiek Park Moerdijk vorm te geven. Op hoofdlijnen betekent dit het uitvoeren van beheer- en onderhoudstaken op het openbaar toegankelijke gebied van het LPM en op de (private) terreinen van de nog te vestigen bedrijven. Het gaat hier om integraal beheer en onderhoud. De werkzaamheden die hier onder vallen zijn het planmatig en programmatisch voorbereiden en uitvoeren van het beheer en onderhoud van voorzieningen in de openbare ruimte zoals rioleringen, verhardingen, groen, verlichting, bebording etc.. De overige diensten die kunnen worden verleend zijn o.a. advies over techniek, wet- en regelgeving, gladheidbestrijding, onderhoud groen, onderhoud riool, onderhoud verharding, onderhoud verlichting, ongedierte bestrijding en onderhoud van straatmeubilair. Ook kan nog nagedacht worden over 1e lijns operationele taken zoals kleine reparaties en onderhoudswerkzaamheden en het opruimen van afval.

Daarnaast behoort ook het onderhouden van contacten met bedrijven op het terrein en alle betrokken instanties tot de werkzaamheden van het parkmanagement.

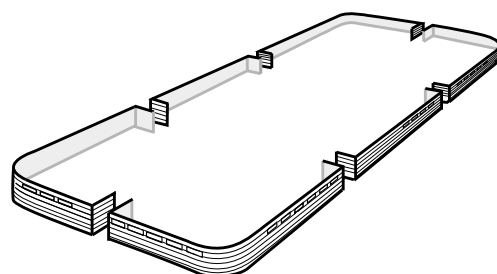
Door samen te werken worden kosten bespaard. Het parkmanagement is gebaseerd op het fundament van beheer en onderhoud van de openbare ruimte en levert vanuit die invalshoek diensten aan individuele bedrijven.



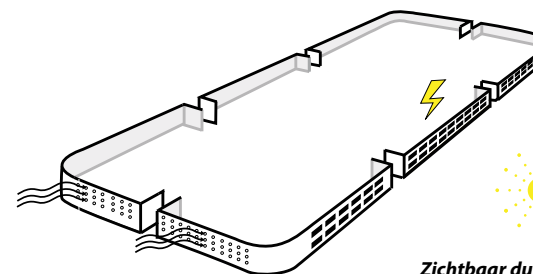
Optimaal benutten kavel



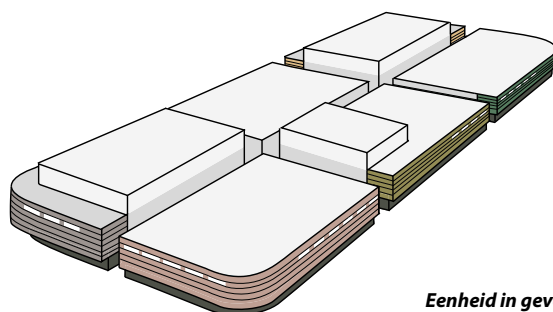
Bedrijfsnamen



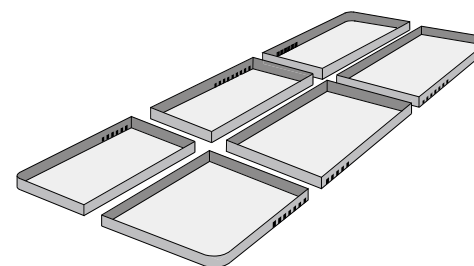
Gewelband



Zichtbaar duurzaam



Eenheid in gevelbouw



Plint

▲ fig 5-1
Kenmerken gevelband

5. Gevelbanden

- primaire kwaliteitszone -

Het ruimtelijk ontwerp gaat uit van efficiënt ruimtegebruik. Het ontwerp bestaat uit een eenvoudige robuuste structuur van grootschalige zeer compacte ontwikkel eenheden waarbinnen veel flexibiliteit bestaat voor de indeling en verkaveling. Het stedenbouwkundig concept gaat uit van een sterke beeldregie op de rand van de gebouwen: de gevelbanden. Deze gevelbanden vormen samen de primaire kwaliteitszone. Hierdoor worden juist aan de binnenzijde minder richtlijnen voor de ontwikkeling van de gebouwen en aan de inrichting van de terreinen (hoeven) meegegeven en wordt een grote mate van flexibiliteit geboden. Per perceel wordt een aparte gevelband ontworpen, maar volgens dezelfde ontwerpprincipes en maatvoeringseisen.

Hoe wordt de gevelband vormgegeven?

De gevelband vormt de voorzijde van een gebouw / perceel en is een naar voren uitkragende gevel (1 tot 2m) vanaf een hoogte van 5,5 m boven maaiveld tot 16 meter (gerekend vanaf het niveau van de weg). De gevelband is de beeldbepalende factor van het ruimtelijk ontwerp, de uitwerking en uitvoering daarvan staan centraal in het beeldregieplan.

De gevelbanden zijn uitgesproken vormgegeven en worden opgebouwd uit kwalitatief hoogwaardige materialen met (per perceel) elk een eigen ontwerp. Het materiaal kan bijvoorbeeld strekmetalen beplating zijn, geweven staal draad of een vorm van lamellen.

Een andere mogelijke uitvoering is een 'zichtbaar duurzame' gevel. Een voorbeeld daarvan is een levende gevel met beplanting. Dit zou bijvoorbeeld aan de zijde van de Lapdijk goed passen bij de landschappelijke overgang naar het buitengebied. Maar ook een energieproducerende gevel is denkbaar.

Voor het ruimtelijk beeld is het van belang dat:

- de gevelbanden eenduidig zijn. Elk perceel krijgt een eigen onderscheidende gevelband die door de maatvoeringprincipes en de eenduidige vormgevingrichtlijnen onderdeel wordt van een doorgaande ruimtelijke lijn over de volle lengte en breedte van de ontwikkel eenheid;
- de gevelband een horizontaal karakter heeft dat aansluit bij de kenmerken van snelweg en landschap. Daglichtvoorzieningen zijn bijvoorbeeld mogelijk, maar mogen het horizontale beeld niet verstoren;
- de gevelband ruimte biedt voor bevestiging van verlichting, bedrijfsnamen en/of beeldmerken (logo's), dit blijft echter ondergeschikt aan het oppervlak van de totale gevelband.

Van belang is dat de gevelbanden de lengte van de bebouwing benadrukken. De losse bedrijfsgebouwen worden zo opgeschaald in lange horizontale lijnen en worden door die lengte als 'landscapers' waargenomen, in vergelijking met het effect dat skyscrapers hebben in de hoogte.

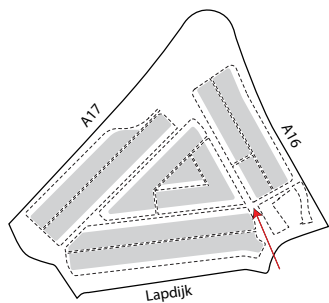
De gevelband is hét beeldbepalende deel van de bedrijfsgebouwen. Aan deze gevelband worden dan ook de meest strikte beeldkwaliteitseisen gesteld. Voor de gevelband wordt in dit beeldregieplan onderstaand programma van eisen opgenomen, dat richtinggevend is bij de uitwerking van het ontwerp.

Aspecten die bij het ontwerp van de gevelbanden van belang zijn:

Eenheid

- ieder perceel heeft één gevelband met één (architecturale) signatuur;
- De signatuur van een gevelband is onderscheidend van die van andere gevelbanden, maar kan tegelijkertijd ook verwant zijn;
- De afstand tussen de gevelbanden van twee naast elkaar gelegen bedrijven is minimaal 10m en maximaal 32m;
- De gevelband dient over minimaal 70% van de gevellijn te worden gerealiseerd met inachtneming van bovenstaande afstandsmaten;
- De gevelband heeft voor de gehele ontwikkel eenheid een hoogte 16 meter ten opzichte van het maaiveld. De onderzijde van gevelband bevindt zich op 5,5 meter van maaiveld;
- De gevelband maakt onderdeel uit van de bedrijfsbebouwing, maar kan voor een deel ook los doorlopen om als ruimtelijke scherm te fungeren;
- Kleinere bedrijven die zich vestigen (die deel uitmaken van een VAL-keten en/of havengerelateerd zijn) worden zoveel mogelijk geconcentreerd gesitueerd en realiseren bij voorkeur samen of in combinatie met een groter VAL-bedrijf één gevelband;
- Bedrijven die diensten verlenen aan logistieke bedrijven zoals toeleveringsbedrijven, (truck)servicebedrijven, wasstraat en aanvullende voorzieningen die een werkomgeving aantrekkelijker maken, worden eveneens zoveel mogelijk geconcentreerd gesitueerd en realiseren bij voorkeur samen één gevelband.

Zichtbaar duurzaam



▼ fig 5-2 Visualisatie entreezone zuid-oost



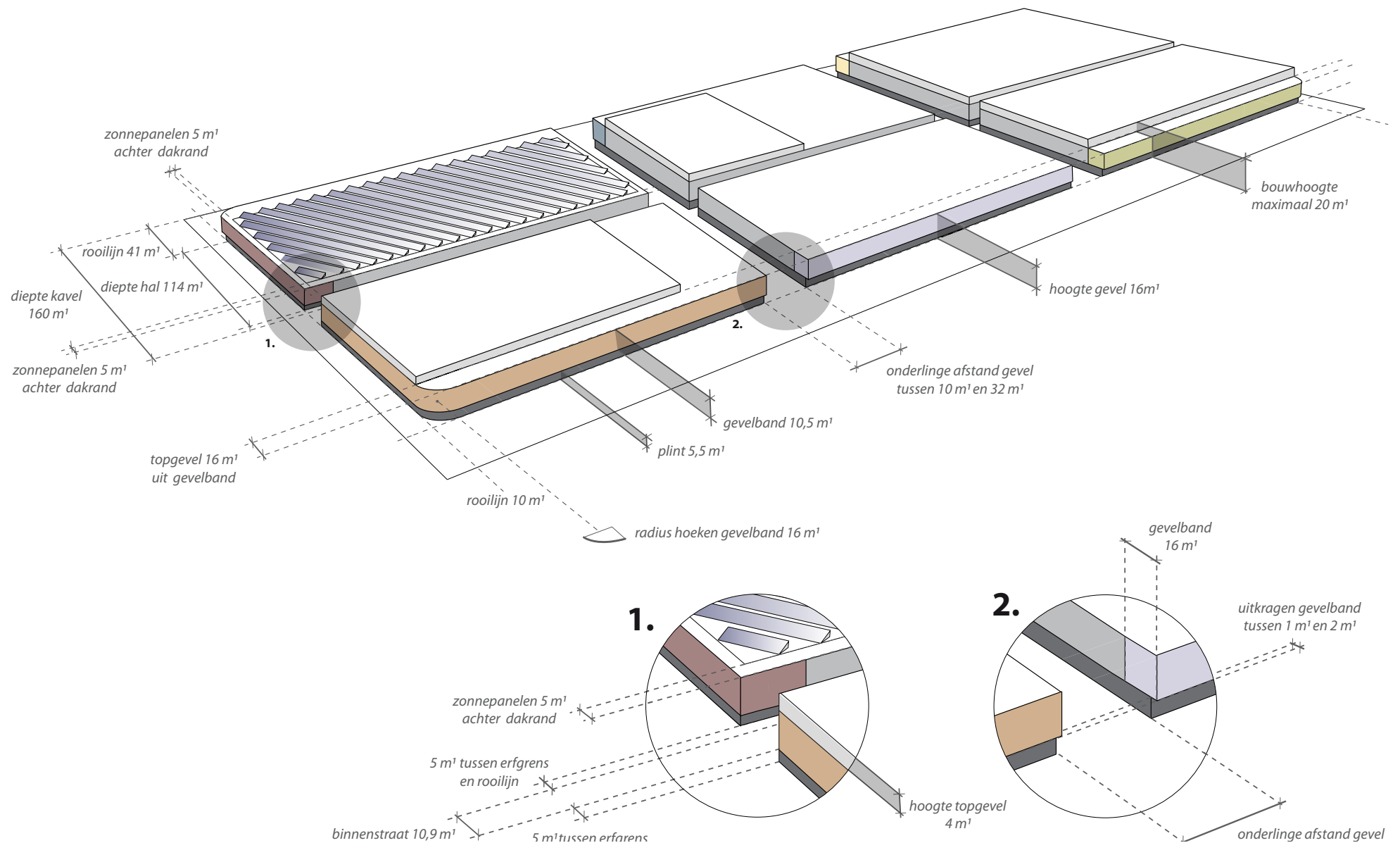
- De gevelband heeft niet alleen esthetische kwaliteiten, maar het is ook wenselijk om na te denken over een duurzame variant met opbrengend vermogen, bijvoorbeeld 'productief' op het gebied van elektriciteit;
- De gevelband maakt in deze variant de duurzaamheidsambities van het Logistiek Park Moerdijk zichtbaar, bijvoorbeeld in de vorm van een levende gevel.

Vormgeving

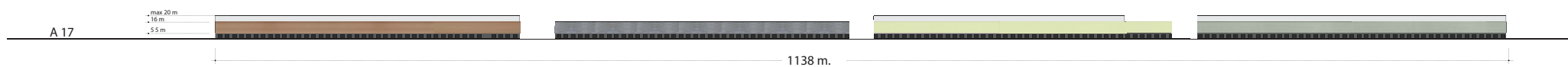
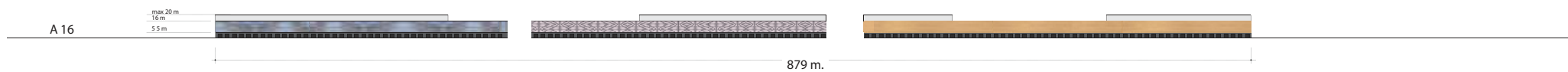
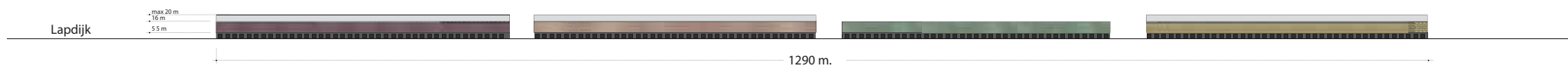
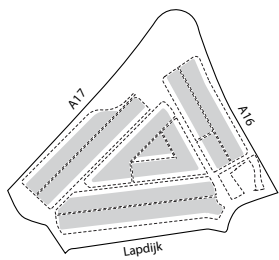
- In de gevelband worden horizontale lijnen benadrukt;
- De kleur van de gevelband wordt gekozen uit het RAL-kleuren pallet dat is opgenomen in dit beeldregieplan (of een verwant kleuren pallet uit een alternatieve kleurenwaaier). Het kleuren pallet is afgeleid uit de landschappelijke omgeving van het Logistiek Park Moerdijk;
- Binnen de gevelband mogen variaties van dezelfde kleurgroep voorkomen, mits de gevelband als geheel haar uitstraling behoudt;
- De gevelbanden van aangrenzende en tegenoverliggende bedrijven mogen niet tot dezelfde kleurgroep behoren. Ook gevelbanden van bedrijven die zich aan een zijde van een ontwikkel eenheid bevinden moeten nadrukkelijk onderscheidend zijn;
- De gevelbanden die zijn georiënteerd op de snelwegen kunnen uitgesproken zijn wat betreft kleur gebruik, terwijl er bij de Lapdijk terughoudender dient te worden omgegaan met deze aspecten ten behoeve van de landschappelijke inpassing;
- Daglichtvoorzieningen ten behoeve van de achtergelegen functies dienen integraal onderdeel te zijn van het gevelontwerp (bijvoorbeeld kleurstelling, kozijnen achter de gevelbeplating) en mogen de eenduidigheid hiervan niet verstoren. Bij voorkeur worden daglichtvoorzieningen achter een doorlopende gevel geplaatst die als zonwering fungeert (bijvoorbeeld lamellen);
- Om het doorlopende karakter van de gevelband te borgen bestaat de gevelband overal (in iedere doorsnede) ten minste uit 50% dichte (gekleurde) delen;
- Op de hoeken van een ontwikkel eenheid is de gevelband afgerond met een radius van 16m en volgt daarmee de weginfrastructuur.
- Tussen twee gebouwen 'vouwt' de gevelband 16 meter om de hoek naar binnen (over de diepte van de het kantoor gedeelte);
- Een eventuele doorvalbeveiliging aan de bovenzijde

van de gevelband is geen onderscheidend element, maar is onderdeel van de gevelband;

- De gevelband bestaat uit hoogwaardige, duurzame (niet uitloogbaar) en sprekende materialen.



▲ fig 5-3
Schema bouwhoogte en beeldregie



▲ fig 5-4
Gevelaanzichten



Beeld Noordhoek, gemeente Moerdijk

Basiskleuren

Lucht



Grond



Groen



Gewassen



Kleurenpalet

RAL-5023	RAL-5014	RAL-8000	RAL-1019	RAL-7002	RAL-6025	RAL-1024	RAL-1001
RAL-5012	RAL-7046	RAL-8028	RAL-1011	RAL-7034	RAL-6011	RAL-1005	RAL-1002
RAL-5024	RAL-7040	RAL-8024	RAL-1036	RAL-1020	RAL-6021	RAL-1032	RAL-1004
RAL-5007	RAL-7042	RAL-8025	RAL-7008	RAL-1000	RAL-6013	RAL-1034	RAL-1014

Plint (0 tot 5,5m)

RAL-8022	RAL-9005	RAL-9011	RAL-7043	RAL-7021
----------	----------	----------	----------	----------

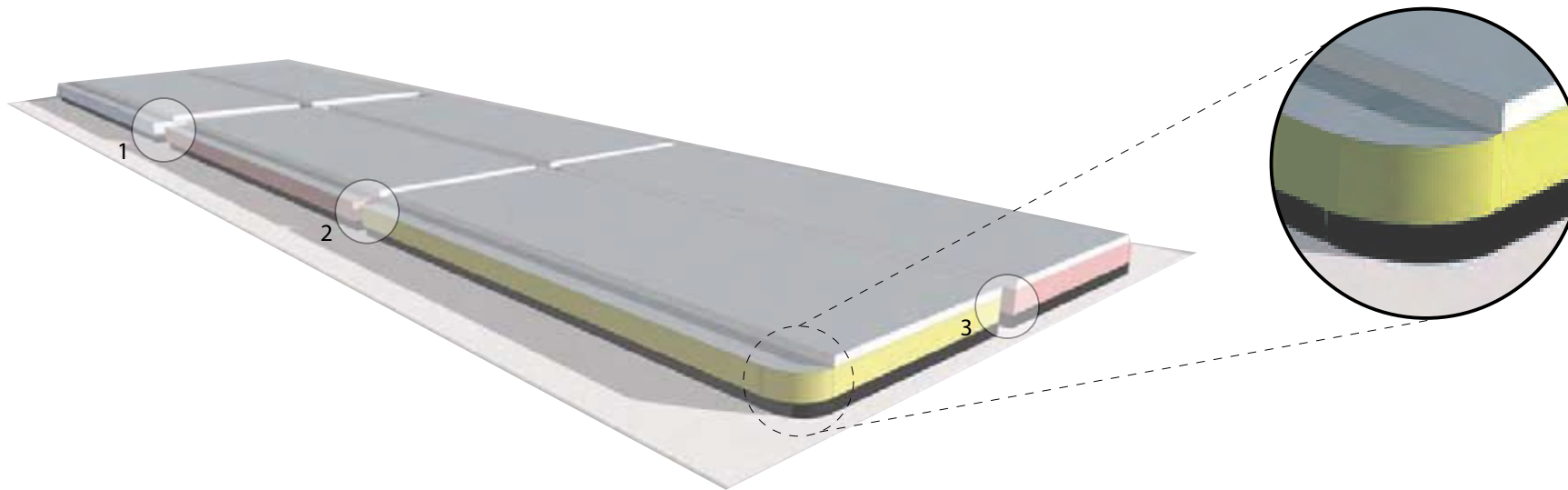
Middengevel (5,5m tot 16)

RAL-7001	RAL-7004	RAL-7037	RAL-7044	RAL-7044
----------	----------	----------	----------	----------

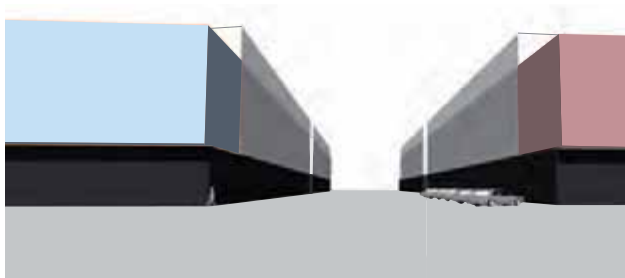
Topgevel (16m tot 20m)

RAL-9018	RAL-7035	RAL-9001	RAL-9003	RAL-9016
----------	----------	----------	----------	----------

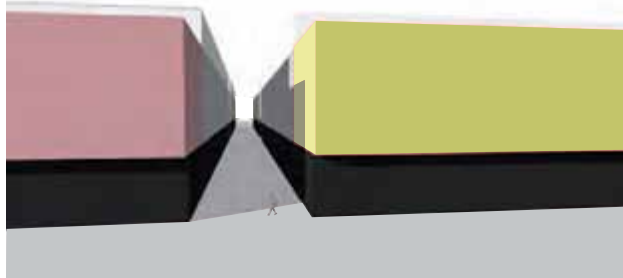
▲ fig 5-5
Kleurenpalet gevelband



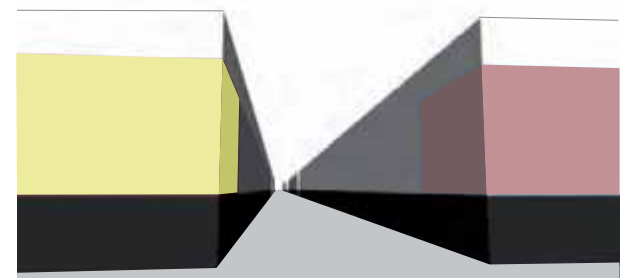
1.



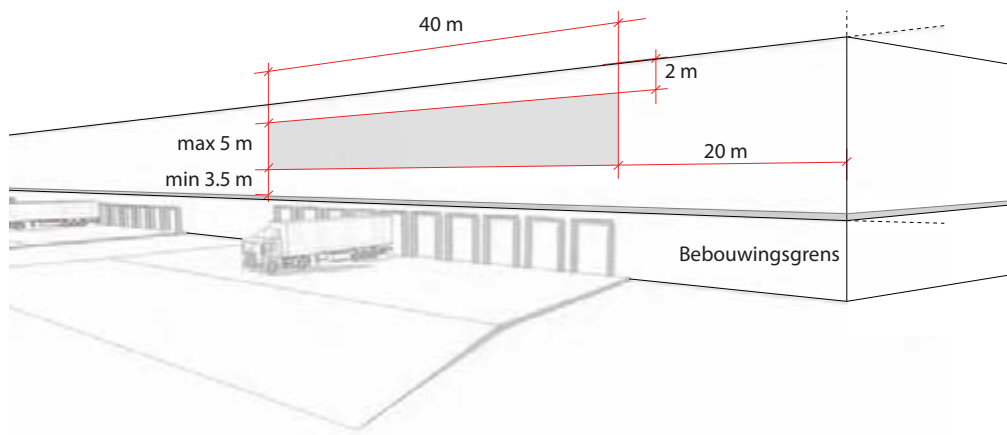
2.



3.



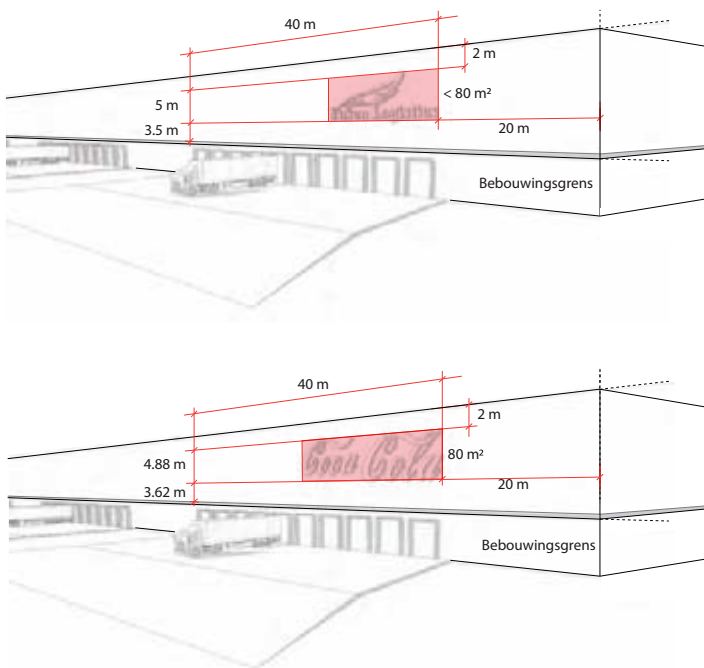
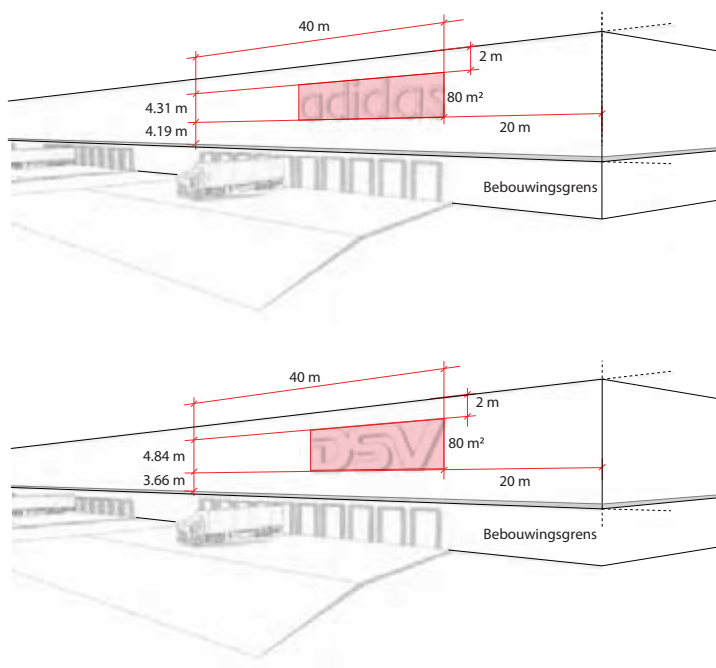
▲ fig 5-6
Principe gevelband



▲ fig 5-7
Spelregels bedrijfsnamen op gevelband



Logistiek Centrum, Partyrent
Jarosch Architektur



▲ fig 5-8
Voorbeelden toepassing spelregels



▲ fig 5-9
Visualisatie A16

Reclame

Uitsluitend de gevelband biedt ruimte aan bedrijfsnamen (in losse letters) en logo's. Hierbij worden de volgende regels gehanteerd:

- bevestigd op een vaste lijn op twee meter van de bovenkant van de gevelband;
- minimaal 2,8 meter van vanaf de onderkant van de gevelband;
- maximale 40 meter lang;
- in dit vak van ongeveer 200m2 mag maximaal 80m2 gebruikt worden;
- minimale afstand tot de rand van de gevelband is 20 meter;
- twee keer de bedrijfsnaam op de gevelband projecteren is toegestaan mits op tenminste 200 meter afstand van elkaar;
- witte losse 3D letters of toepassen van complementaire kleurenparen bij gevelband en belettering. De volgende kleurenparen zijn mogelijk: geel en blauw, cyaan en rood, magenta en groen. Ook de traditionele kleurenparen rood en groen, geel en paars en blauw en oranje zijn toegestaan. Dit is een leidend principe, in overleg met de supervisor kan hiervan gemotiveerd worden afgeweken.

Verlichting

Bij aanlichting van de bebouwing dient het accent op de gevelband te liggen mits dit in overeenstemming is met beveiligingsrichtlijnen.

Metaal



Parkeergarage Maasstad Ziekenhuis, Rotterdam (NL)

geperforeerd aluminium

C. Baart



NAi, rotterdam (NL)

Jo Coenen

strekmetaal

Referenties gevelband: basisvariant

In de referenties op de volgende pagina's zijn voorbeelden te zien van de mogelijke uitvoering van de gevelband. Het gaat hierbij om materialisering, eenheid en eenduidigheid, patronen en grafische effecten, horizontaal karakter, etc.

Kansen voor de gevelband

Deze referenties laten de mogelijkheden / kansen zien op welke wijze de gevelband kan worden uitgewerkt en verbijzonderd.

- *Metaal*
- *Multimedia gevel*
Door het toepassen van multimedia zijn bijzondere toepassingen mogelijk die een positieve uitwerking hebben op het imago van het terrein en de specifieke ontwikkel eenheid in het bijzonder.
- *Kunststof membraam*
In plaats van metalen gevelbeplating is binnen dezelfde uitvoeringsvoorwaarden ook het toepassen van kunststof mogelijk.
- *Windreactief*
Een windreactieve gevel geeft een natuurlijke dynamiek aan de gevel en vormt daarmee ook een bijzondere kans om de gevelband voor een ontwikkel eenheid te onderscheiden.
- *Glas*
- *Lamellen*



Luc Elisabeth SARL, Caribbean island (Martinique)
Atelier Caribéen d'Architecture & Decoration

gaas



Veranda parkeergarage, Rotterdam (NL)
Paul de Ruiter

aluminium panelen geperforeerd en gevouwen



Hollandia, Krimpen aan den IJssel (NL)
Metropolis Architecten

aluminium trapezium plaat



Edogawa Garage Club, Edogawa, Tokyo, Japan
Junichi-Ito

geperforeerd staal



Meubelplein, Ekkersrijt (NL)

aluminium geperforeerde plaat



Cultureel Centrum, Ieper (BE) gecorrodeerd strekmetaal
Buro II, 2010



IKEA distributiecentrum, Piacenza (IT)
IKEA Property, 2011

aluminium beplating



Brisbane airport (GB)

windreactief



Biennale-gebouw, Sao Paulo (BR)

Oscar Niemeyer

lamellen



Veenman Printers, Ede (NL)

Neutelings Riedijk Architects

glas



Theater en Auditorium, Poitiers (FR)

JLCG Arquitectos, 2008

glas



GREENPIX Zero Energy Media Wall Lights, Beijing (CN)
pv-cellen + ledverlichting



Solar Ivy, SMIT

fotovoltaïsche bladeren

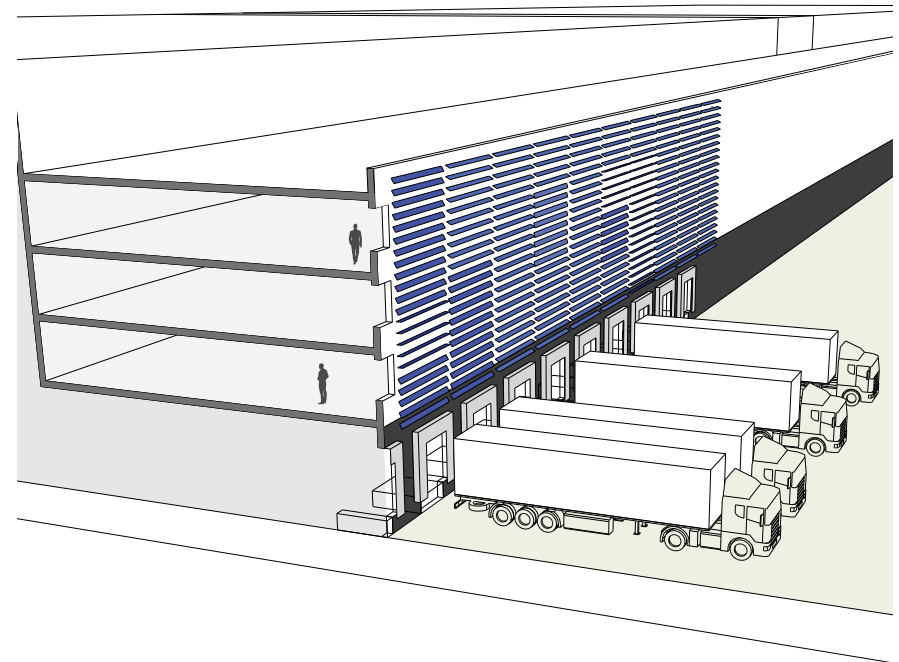
Referenties gevelband: zichtbaar duurzaam

Bij de voorgaande referenties lag de nadruk op de architecturale uitstraling van de gevel.

De volgende referenties laten zien waar in de toekomst kansen liggen om de gevelband ook een duurzaam en opbrengend vermogen mee te geven.

Zonnegevel

De op het zuiden georiënteerde gevels van de ontwikkelingen zijn uitermate geschikt voor het opwekken van elektrische energie met behulp van zonnecellen. De panelen kunnen tevens gebruikt worden als zonwering.



▲ fig 5-10
zonnegevel



Verticale Tuin, San Vicente (ES)
groen cassetten-systeem

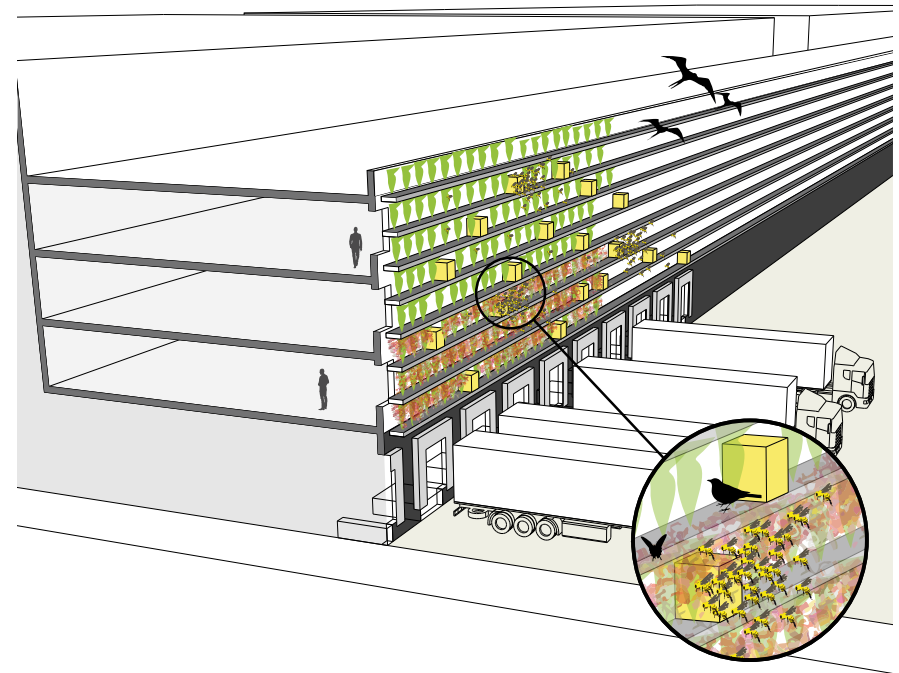


High Tech Campus, Eindhoven (NL)

hedera op steenkorven

Levende gevel

De levende gevel, die tevens een bijdrage levert aan de landschappelijke inpassing, is met name interessant voor de gevelbanden die grenzen aan de Lapdijk. Het zorgvuldig kiezen van de beplanting in de gevel zorgt ervoor dat lokale natuurlijke systemen worden gestimuleerd. Het plaatsen van bijvoorbeeld bijenlevende planten en korven in de gevel zorgt voor een goede habitat voor onder andere de bij, en een verbeterde bijenstand. De gevels georiënteerd op het zuiden kunnen ook voor voedselproductie gebruikt worden.



▲ fig 5-11
levende gevel



Urban Battery
MOS

algen cassetten

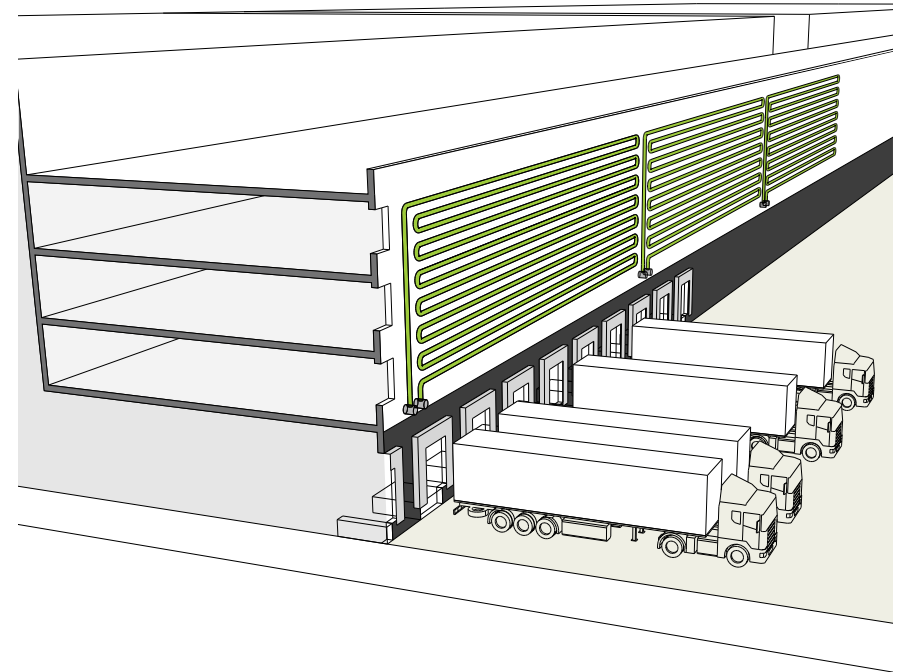


Kibbutz Ketura
Alga Technologies (Algatech), massaproductie van algen voor cosmetica

kunststof buizen

Biobased gevel

De algenbioreactor zet afvalstromen uit de omgeving om in biograndstoffen. Het gebruikt de CO₂ afkomstig van het industrieterrein Moerdijk, het afvalwater uit het LPM en de fijnstof in de lucht en zet het om in algen als biograndstof. Zo zuivert het de lucht en filtert het water. De biograndstof dient als basis voor medicijnen, plastics en cosmetica.



▲ fig 5-12
biobased gevel



▲ fig 6-1
Uitgeefbaar gebied

De beeldkwaliteitsrichtlijnen worden zo concreet mogelijk geformuleerd, zodat vanuit het streven naar objectiviteit toetsing zo goed mogelijk kan plaatsvinden. Door de realisering van de gevelbanden (primaire kwaliteitszone) zijn de overige bedrijfsgebouw(onder)delen welstandstechnisch minder van belang. Buiten de gevelband wordt daarom naar zoveel mogelijk vrijheid voor de ondernemers gestreefd.

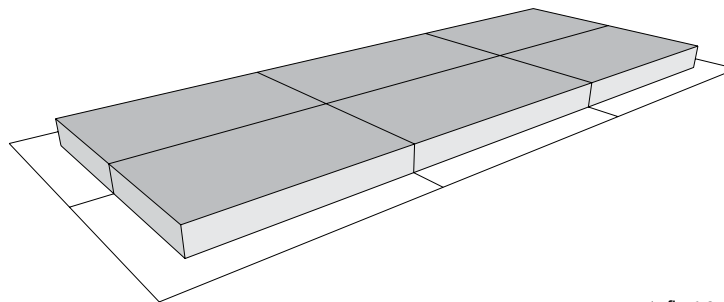
De opzet van de beeldkwaliteitsrichtlijnen is voor een belangrijk deel gebaseerd op afspraken die in andere plandocumenten zijn vastgelegd. In het inpassingsplan zijn bijvoorbeeld de planologisch-ruimtelijke eisen vertaald in een juridische regeling. Hierbij gaat het om zaken als de bouwhoogte, het bebouwingspercentage en de gevellijn.

Het uitgeefbaar gebied bestaat naast de primaire kwaliteitszone, de gevelbanden, uit twee te onderscheiden onderdelen in de secundaire kwaliteitszone:

- bebouwing;
- voorterreinen.

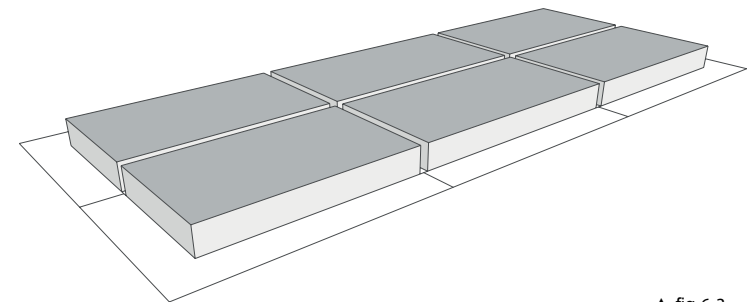
6. Uitgeefbaar terrein

- secundaire kwaliteitszone -



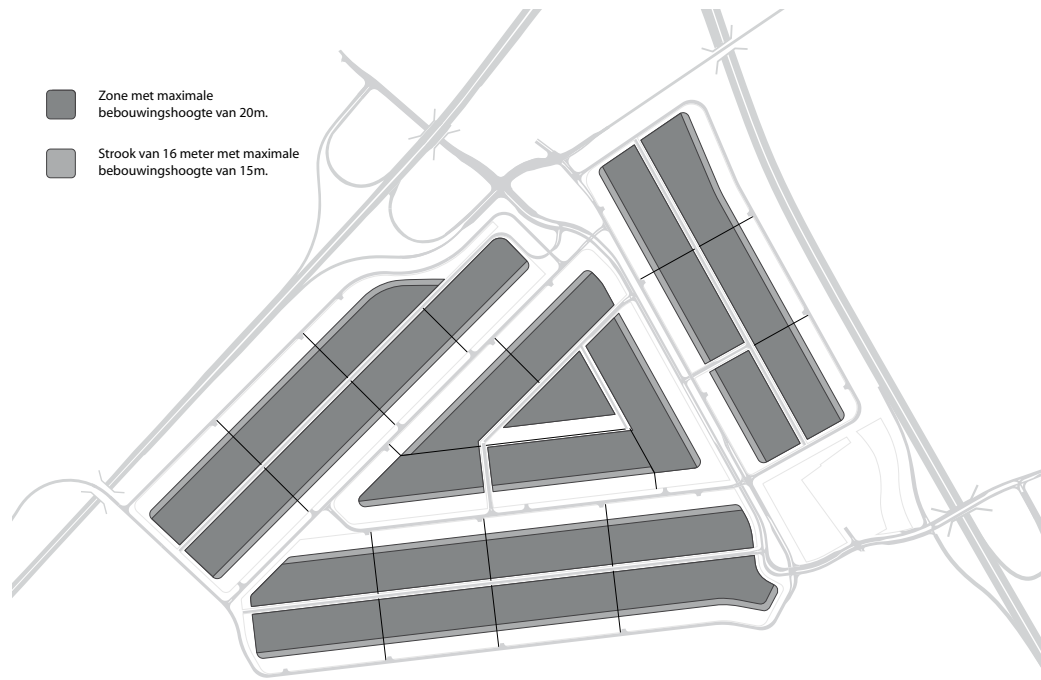
▲ fig 6-2

compact bouwen: ontwikkeling door 1 partij voor meerdere bedrijven; rug aan rug, zij aan zij



▲ fig 6-3

compact bouwen: ontwikkeling door 6-8 partijen; gebouwen kunnen gescheiden zijn door brandgangen



▲ fig 6-4
Bebouwingsgrenzen

6.1 Bebouwing

De uit te geven kavels bedragen minimaal 5 hectare, waarbij de keuze is tussen twee kaveldiepten, 160 m of 331 m. Per ontwikkel eenheid kunnen zo maximaal 6 tot 8 bedrijven worden ingepast. Er kunnen ook minder, maar grotere bedrijven worden gehuisvest tot de omvang van een volledige ontwikkel eenheid. Het bedrijfsperceel mag binnen het bouwvlak volledig worden bebouwd.

De oriëntatie van de gebouwen is naar buiten gericht. Dockboards, kantoorruimten, entrees etc. liggen aan de rand (de eerste 16m vanuit de voorzijde gevelband), gericht op het openbaar gebied.

Vanuit de rand mag de bouwhoogte aan de lange zijde in twee stappen oplopen. Tot 16 m achter de gevellijn mag de bouwhoogte ten hoogste 15 m bedragen. Daarachter mag hoger worden gebouwd tot 20 m voor de rest van het bouwvlak.

Aan de korte zijde mag bij de functie kantoor (of VAL-activiteiten) ook op 16m uit de gevellijn de bouwhoogte naar 20 m, maar bij de functie opslag kan de bouwhoogte op de gevellijn direct naar 20 m.

Op de gebouwen zijn uitsluitend sheddaken (5 meter uit de rand) of platte daken toegestaan.

De gebouwen worden ten aanzien van de beeldkwaliteit uit vier componenten opgebouwd:

- De plint
- De gevelband (waarvan het front al eerder is beschreven in het vorige hoofdstuk)
- De topgevel
- Het dak

Er worden aan deze componenten verschillende beeldkwaliteitrichtlijnen gesteld.

Bebouwingsgrenzen

Het bouwvlak ligt op 41m uit de perceelsgrens aan de lange zijde van de bebouwing. Aan de korte zijde wordt een afstand van 10m gehanteerd, mits hier geen loading docks zijn gesitueerd. Als dit wel het geval is, wordt ook hier 41m gehanteerd over de gehele breedte. Bij de centraal gelegen ontwikkelcel kan de keuze gemaakt worden tussen 41m en 10m (behalve aan de noordoostzijde langs de hoofdontsluiting), een afstand die vervolgens geldt voor de gehele lengte of breedte van een bedrijf. Verspringen van de gevellijn in de lengte of breedte van een bedrijf zijn niet toegestaan. Het minimale bebouwingspercentage van het totale bouwvlak is te allen tijde 70%.



▲ fig 6-5
Principe doorsnede

Bouwhoogte

In principe gelden de volgende beeldkwaliteitsrichtlijnen ten aanzien van hoogtes etc:

- Minimale bouwhoogte overal 11m (gevelband 16m);
- In de gevelbandzone (tot 16m diep achter de gevelband) geldt een maximale bouwhoogte van 15m (behalve de gevelband zelf);
- Het hoofdgebouw centraal in het bouwvlak (achter de gevelbandzone) is maximaal 20m hoog. Waar opslag plaatsvindt aan de korte zijde van de ontwikkel eenheid is direct in de gevellijn 20m toegestaan;
- De gevelband wordt gerealiseerd van 5.50 tot 16m hoog (uniform ten opzichte van de aanliggende openbare ruimte, 10.50m effectieve hoogte);
- Het peil waaraan de hoogtematen worden gerelateerd betreft de verkeersontsluitingsweg voor vrachtverkeer die rondom de ontwikkel eenheid wordt deze hoogte éénmaal vastgelegd.



▲ fig 6-6
Visualisatie gevelopbouw

Plint

De plint is de onderlaag van het gebouw en krijgt per ontwikkel eenheid een eenduidige hoogte van 5.50 m. Binnen deze ruimte zijn allerhande oplossingen mogelijk: dockboards, entrees zoals deuren of hekwerken of zelfs geheel open ruimten. Voorwaarde is dat het kleurgebruik van de plint overal uniform donkergrijs (grijswaarden 70-90%) is. Door deze donkere kleurstelling komt het bovenliggende deel (met name de gevelband) visueel los van het maaiveld. Uitzondering op de voorgeschreven kleur zijn aanduidingen zoals nummers van dockboards en dergelijke. Deze mogen in een lichte kleurstelling worden uitgevoerd (wit/grijs).

Gevelband (aan de niet openbare zijdes)

Voor de zijdes van het gebouw niet gelegen aan de openbare zijde, wordt de maatvoering van de gevelband in de geleiding van de gevel opgenomen door middel van belijning en kleurstelling. De kleur van het materiaal tussen 5.50 tot 16m hoog dient grijs te zijn (grijswaarden 40 – 60%).

Topgevel

De topgevels zijn de delen van het gebouw die boven de gevelband uitsteken. De topgevels liggen tenminste 16 m terug ten opzichte van de gevelband en kunnen binnen de maximaal toegestane hoogte van 20 meter verschillende bouwhoogten hebben al naar gelang de bedrijfsvoering. De kleurstelling van deze terugliggende topgevel is terughoudend en sluit aan bij de 'Hollandse' luchten. Voor alle onderdelen van de topgevel wordt daarom de kleurstelling lichtgrijs voorgeschreven (grijswaarden tussen de 10 en 30%). Aan het materiaalgebruik worden verder geen beeldkwaliteitsrichtlijnen verbonden.

Dak

Het dak als vijfde gevel.

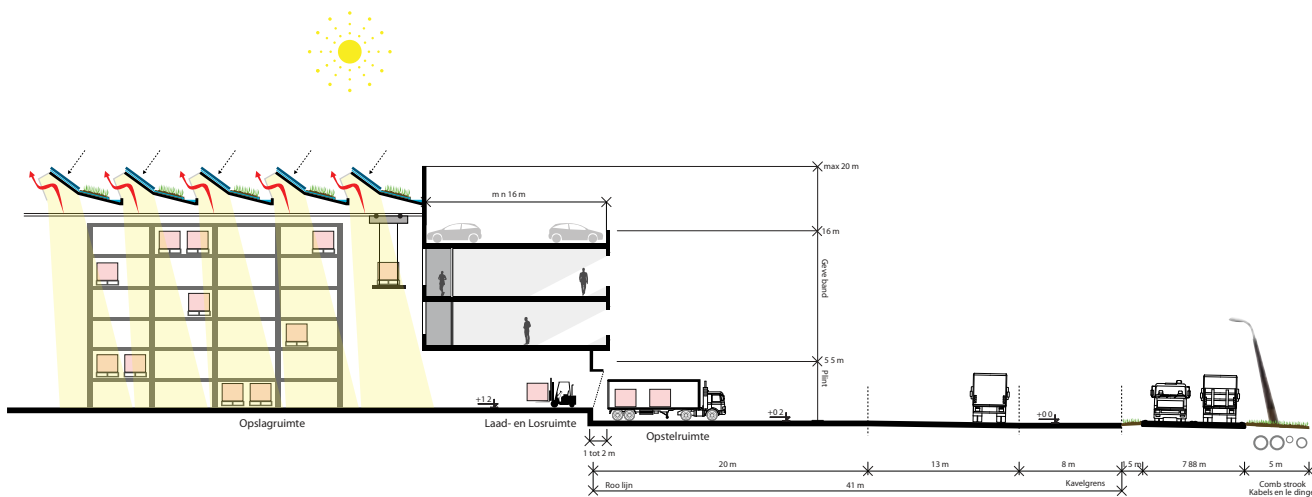
Een slimmer en duurzamer gebruik van het dak is wenselijk.

Hierbij kunnen functionaliteiten zoals lichtinval en natuurlijke ventilatie worden gecombineerd (pagina 40 en 41). De dakvlakken van de bedrijfsgebouwen kunnen worden gebruikt als parkeergelegenheid voor personenauto's en 'zonneakkers'. Ten behoeve van de beeldkwaliteit worden enkele eisen gesteld.

Zonnepanelen en auto's dienen op een afstand van tenminste 5 meter uit de dakrand geplaatst te worden. De hoogte van de panelen bedraagt niet meer dan 4 m. Voor de 16 meter diepe kantoorzone geldt dat zonnepanelen van maximaal 1 meter hoog en personenauto's tot aan de rand geplaatst mogen worden (de gevelband steekt hier tenminste 1 meter boven het dakvlak uit).

Installaties

Om de eenduidige vormgeving van de ontwikkel eenheden te waarborgen wordt een aantal beeldkwaliteitrichtlijnen gesteld aan de plaatsing en vormgeving van de installaties op de uit te geven terreinen. De installaties mogen niet los op het terrein worden geplaatst, maar moeten worden opgenomen in het ontwerp van het hoofdvolume, achter de gevelband. Bij plaatsing op het dak worden installaties tot een hoogte van 1,50 meter minimaal 5 m uit de dakrand of gevelband geplaatst, bij grotere installaties (tot 4 meter hoogte) bedraagt de afstand tot de dakrand of gevelband minimaal 50 meter. De installaties krijgen dezelfde lichtgrijze kleur als de topgevel.

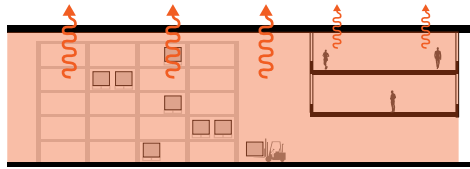


▲ fig 6-7
Duurzaamheidsprincipes dak

Isolatie

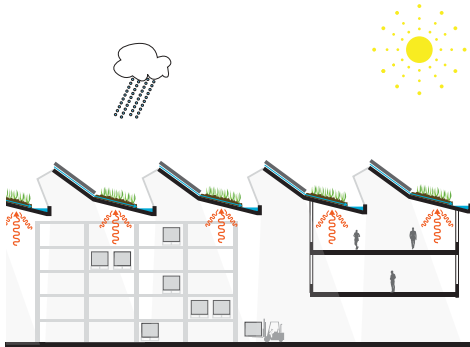
Conventionele oplossing:

Standaard isolatie +
omhulsel, geen passieve
zonne-energie



Geoptimaliseerde oplossing:

Isolerend vergetatiedak,
passieve zonne-energie



Potentiële CO₂
reductie
70%

bron: WSP

▲ fig 6-8
Vegetatiedak

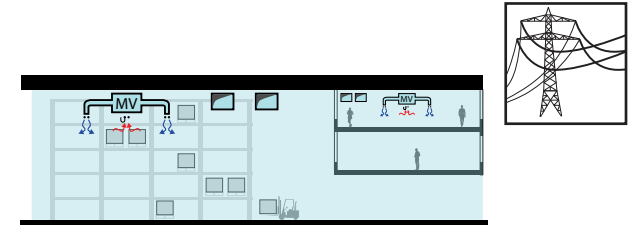


Kriegbaum Logistikzentrum

Ventilatie

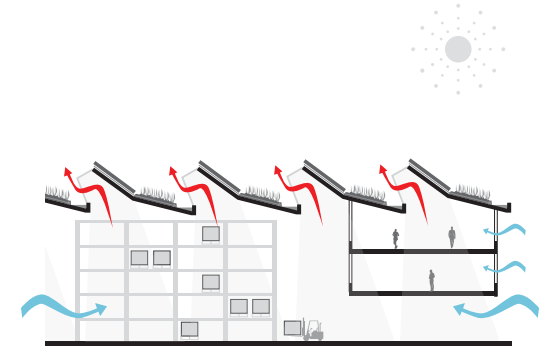
Conventionele oplossing:

Mechanische ventilatie



Geoptimaliseerde oplossing:

Natuurlijke ventilatie



Potentiële CO₂
reductie
100%

bron: WSP

▲ fig 6-9
Natuurlijke ventilatie

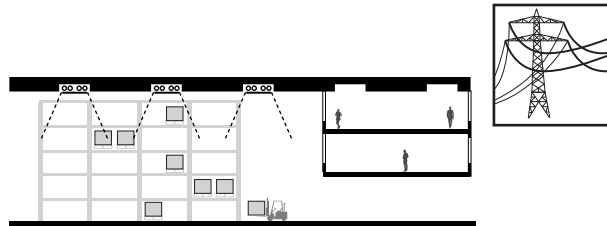


S.AIR, natuurlijke ventilatie in sheddaken

Verlichting

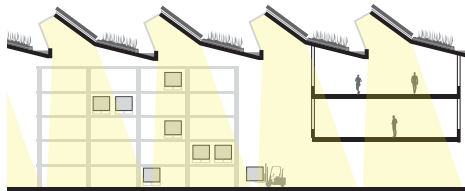
Conventionele oplossing:

Standaard elektrische verlichting



Geoptimaliseerde oplossing:

Daglichttoetreding



Potentiële CO₂ reductie

50%

bron: WSP

▲ fig 6-10

Daglichttoetreding

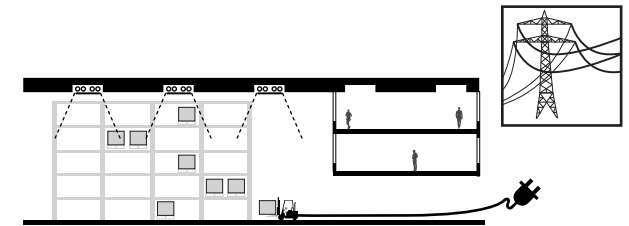


Vitra Logistics and Production Centre, Neuenburg am Rhein (DE)
Antonio Citterio

Elektriciteitsopwekking

Conventionele oplossing:

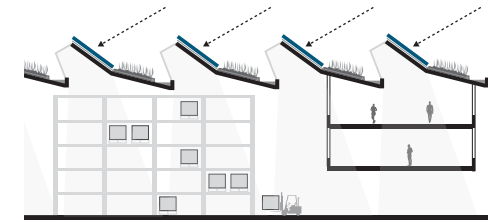
Standaard elektriciteitsvoorziening



Geoptimaliseerde oplossing:

Geoptimaliseerd groene stroom

220 kWh/m² per jaar*
bron: Technisch weekblad



Potentiële CO₂ reductie

100%

▲ fig 6-11

Zonnecellen op sheddaken



Design for Sustainable Living
Rebecca F. Bundy,

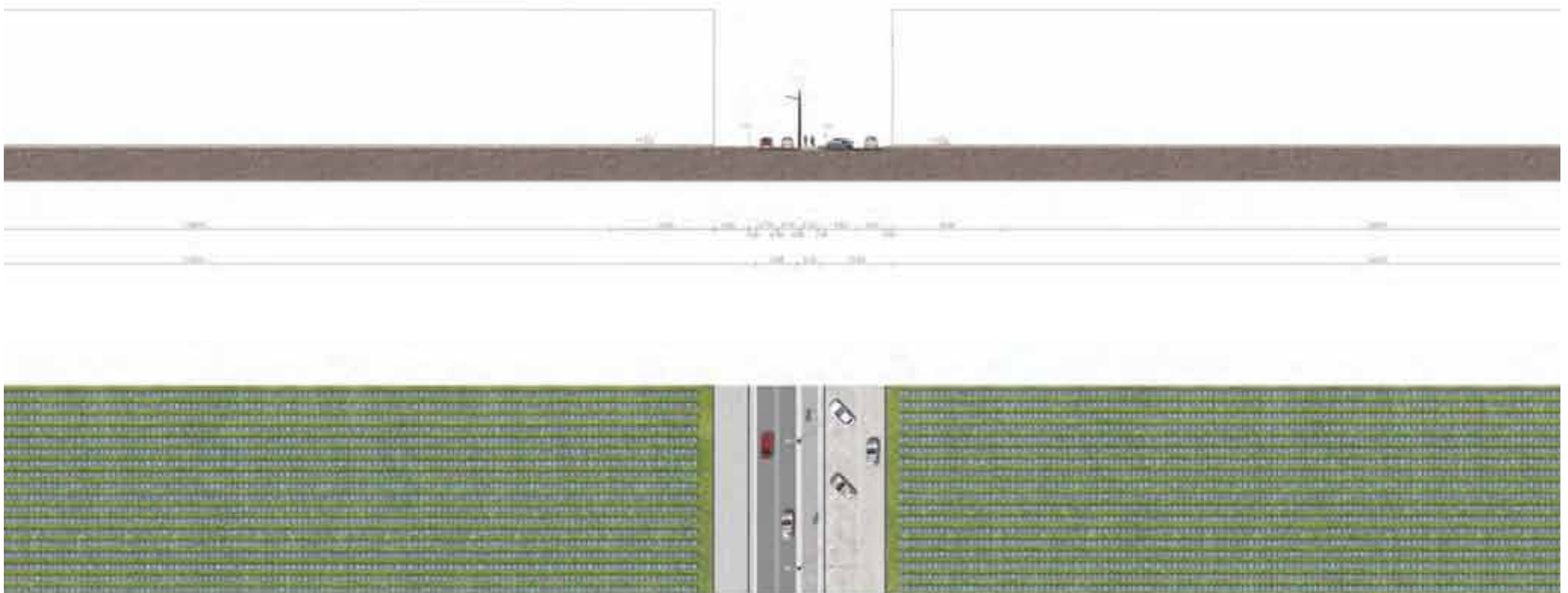


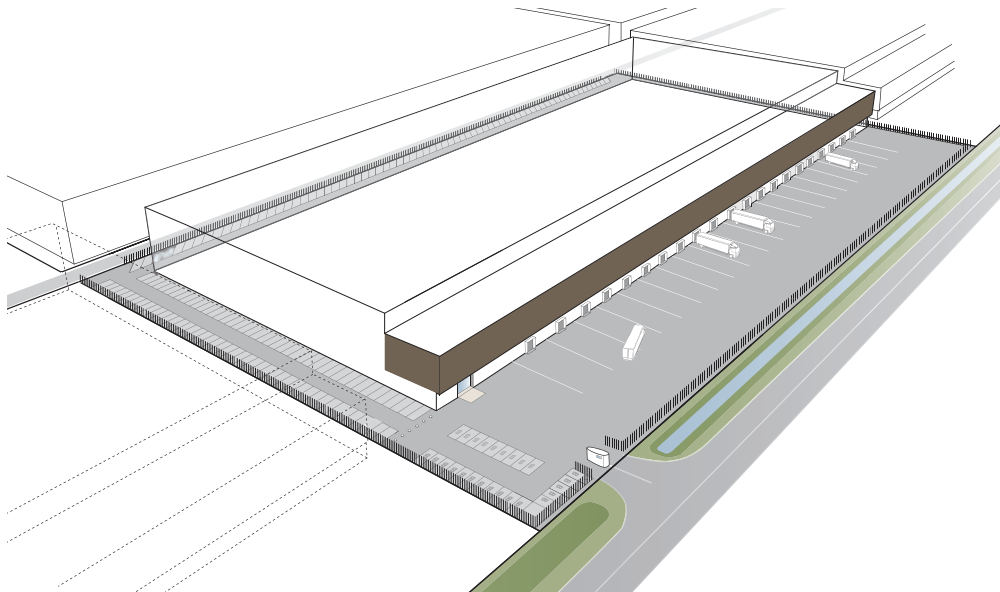
▲ fig 6-12
Visualisatie - Interne straat

Parkeren

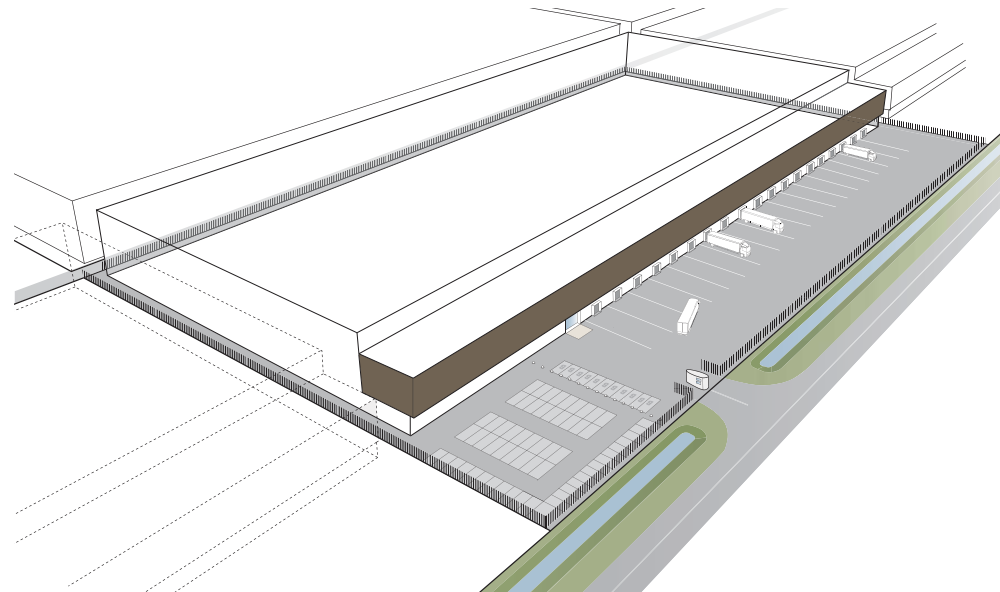
Parkeren van personenauto's vindt zo veel mogelijk plaats (op maaiveld of als meerlaagse garage) tussen en aan de achterzijde van de bebouwing. Het is eventueel (voor bepaalde doelgroepen) ook mogelijk om geclusterd te parkeren op de voorterreinen. Daarnaast is het mogelijk dat parkeerruimte wordt gecreëerd op het dak van het kantoordeel van de bedrijfsbebouwing. De ontsluiting voor personenauto's van werknemers vindt plaats vanaf de binnenstraat staff only die door de ontwikkel eenheid loopt. De ontsluiting voor personenauto's van bezoekers, minder validen en directie vindt plaats via de hoofdstraten. Er dient een fysieke scheiding (bijvoorbeeld middels bolders) aangebracht te worden tussen beide typen parkeergelegenheden, zodat geen overloop gaat plaatsvinden. Vanuit de Commissie Vestiging zal worden toegezien op de realisering en beheersbaarheid hiervan.

▼ fig 6-13
Doorsnede - Interne straat

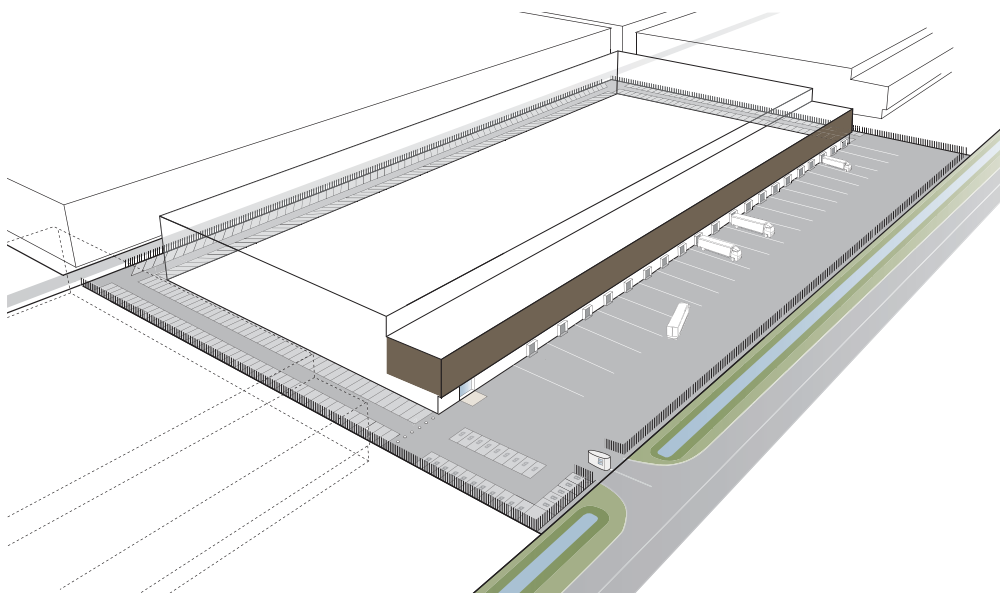




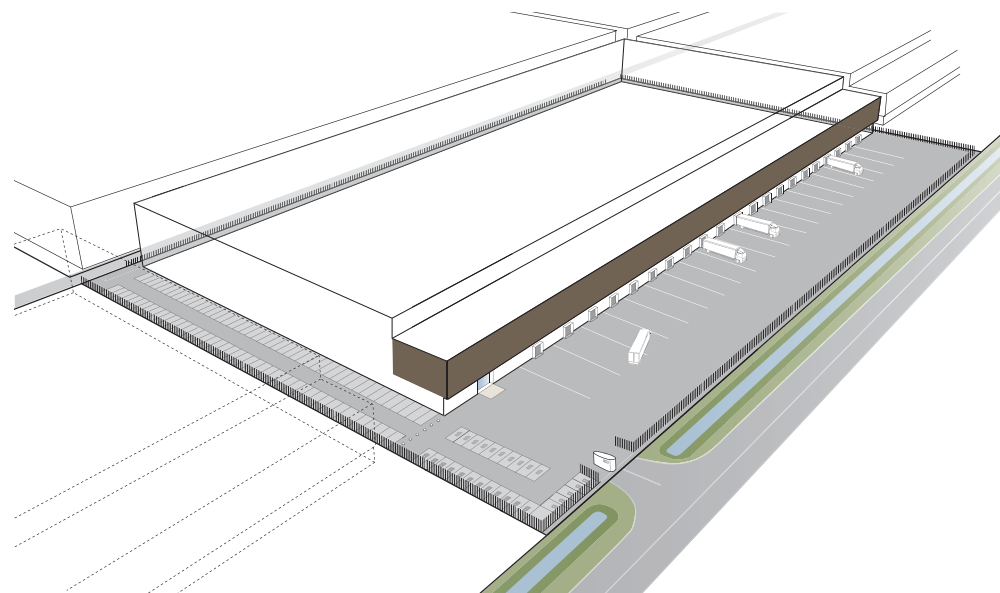
▲ fig 6-14
 - dubbel parkeren in zijstraat en enkel parkeren binnenstraat (werknemers)
 - parkeren op voterrein (bezoekers, directie, mindervaliden)



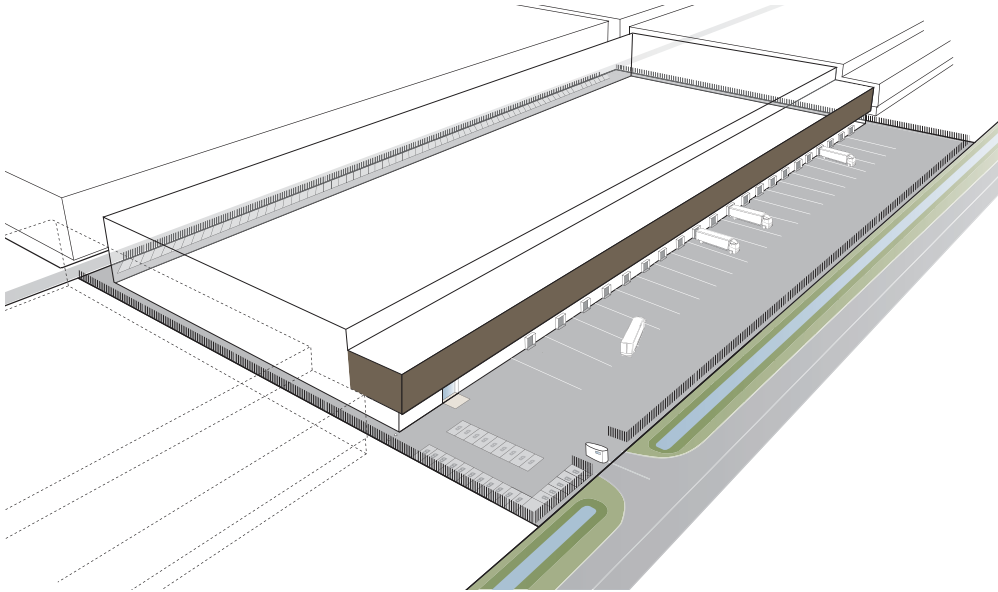
▲ fig 6-16
 - parkeren op voterrein (werknemers)
 - afgescheiden deel voor bezoekers, directie en mindervaliden



▲ fig 6-15
 - dubbel parkeren in beide zijstraten en dubbel parkeren binnenstraat (werknemers)
 - parkeren op voterrein (bezoekers, directie, mindervaliden)

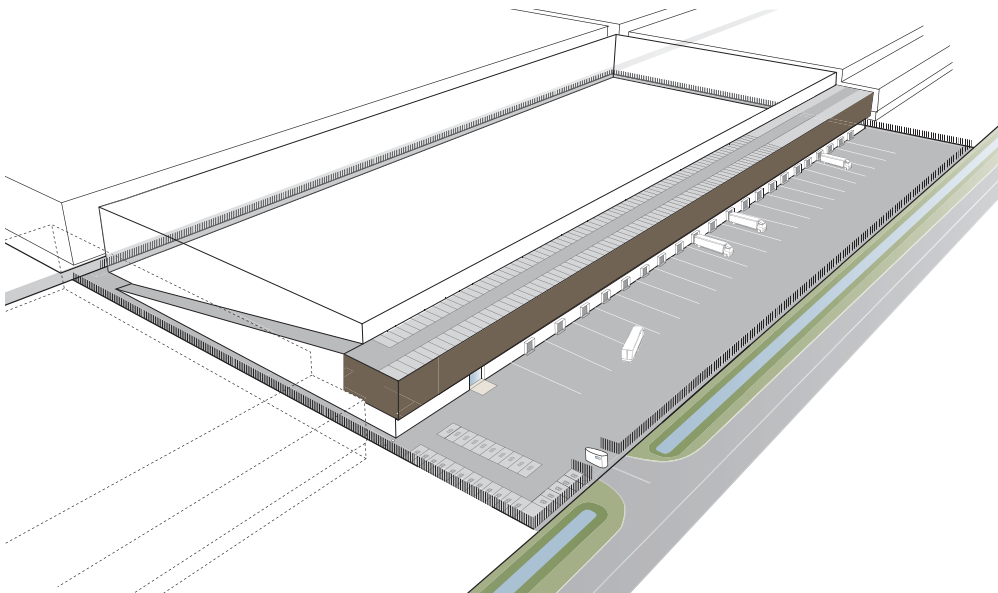


▲ fig 6-17
 - dubbel parkeren in zijstraat (werknemers)
 - parkeren op voterrein (bezoekers, directie, mindervaliden)



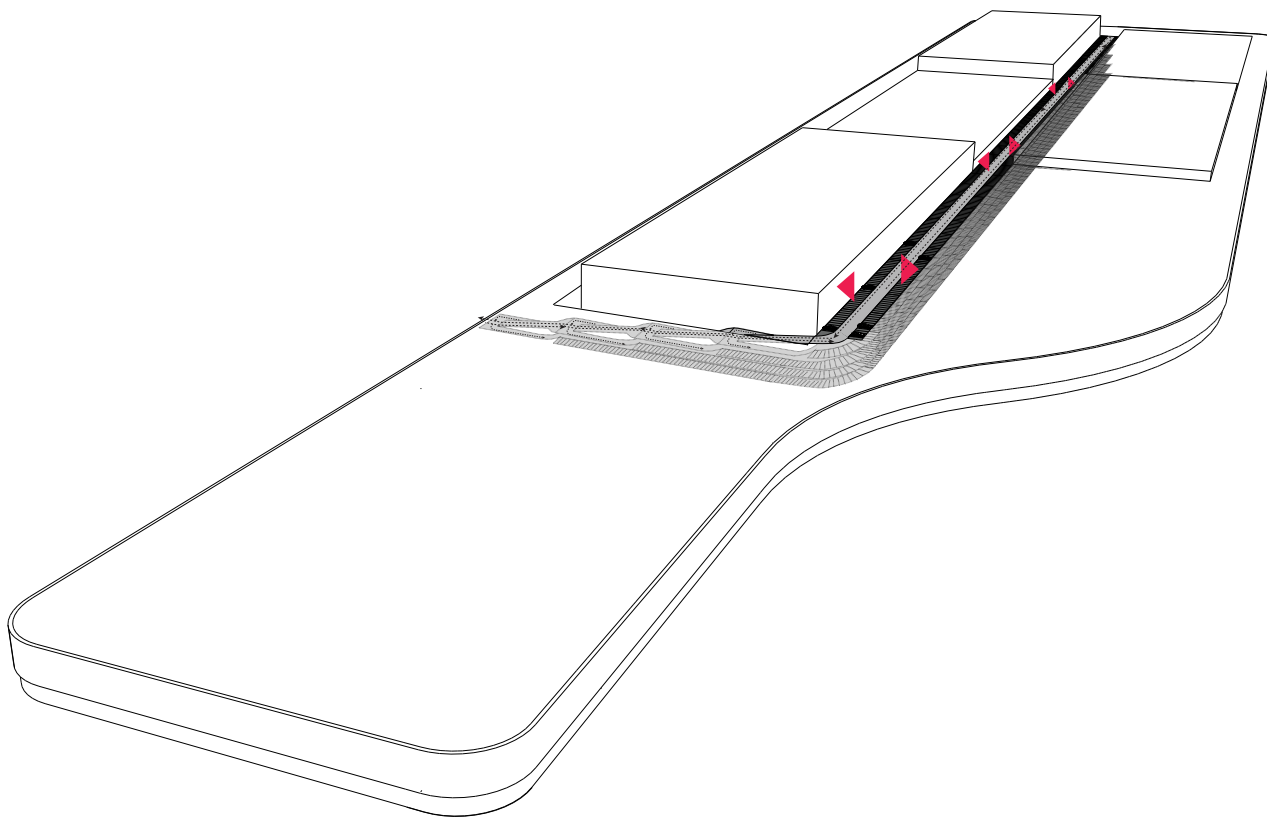
▲ fig 6-18

- enkel parkeren in binnenstraat (werknemers)
- parkeren op voorterrein (bezoekers, directie, mindervaliden)



▲ fig 6-19

- parkeren op dak (werknemers)
- parkeren op voorterrein (bezoekers, directie en mindervaliden)



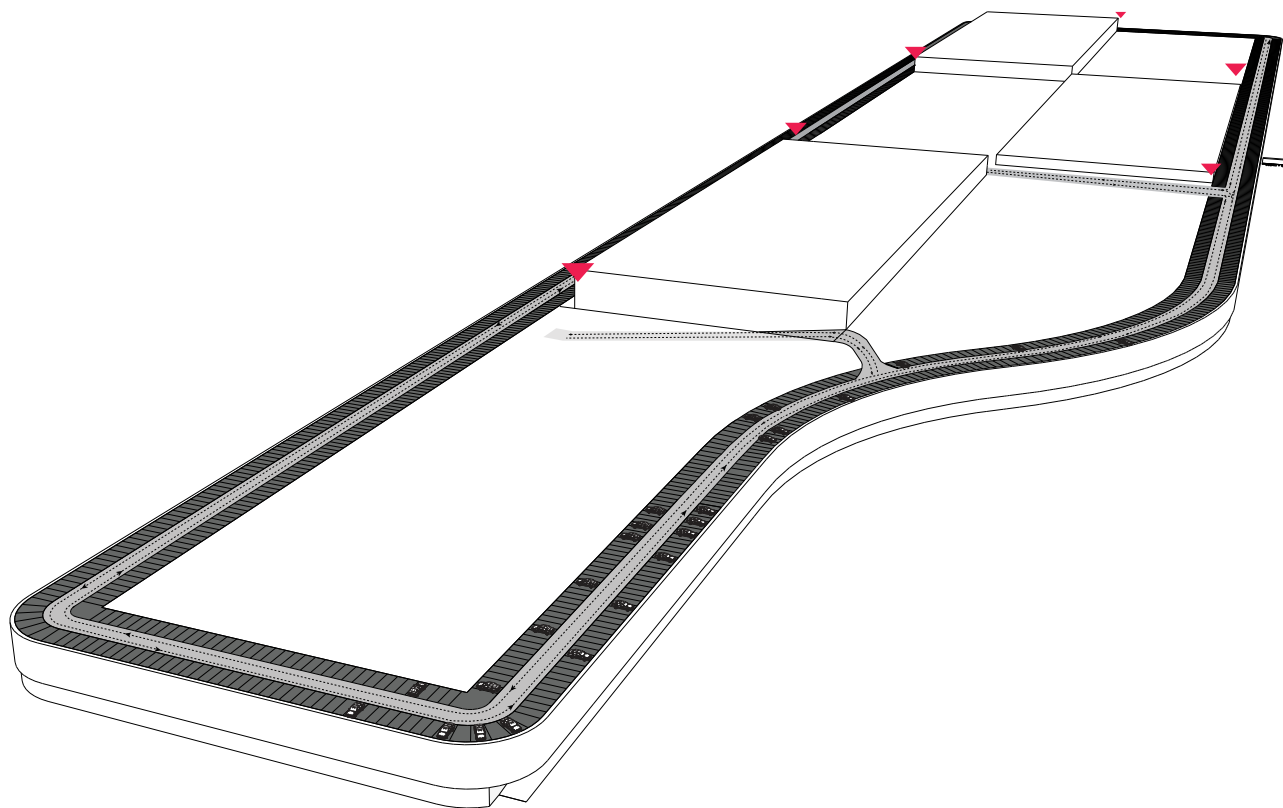
▲ fig 6-20
Parkeervariant meerlaagse garage middenstrook

◀ Bedrijfsingang



▲ fig 6-21
Visualisatie hellingbanen parkeervariant meerlaagse garage middenstrook

De keuze voor de parkeeroplossing kan op kavelniveau, per bedrijfsvestiging worden gemaakt, maar kan ook collectief worden bepaald. Afhankelijk van de keuze zullen er nadere eisen worden gesteld aan bereikbaarheid, ruimtereservering, etc.



▼ Bedrijfsingang

▲ fig 6-22
Parkeervariant dak



▲ fig 6-23
Visualisatie hellingbaan parkeervariant dak



IPKW poortgebouw, Arnhem (NL)

NL Architects

6.2 Voorterreinen

De voorterreinen (truckcourts) bieden de ruimte om te manoueveren, te laden- en te lossen en vrachtwagens te parkeren. Het parkeren van personenwagens voor personeel is alleen toegestaan in een geclusterde voorziening aan de zij- of achterkant van de percelen. Het voorterrein biedt wel ruimte voor een parkeervoorziening voor directieleden, bezoekers en minder validen (in totaal maximaal circa 24 parkeerplaatsen).

De voorterreinen beslaan de ruimte van minimaal 41 m vanuit de grens van het bouwvlak langs de lange zijden van de gebouwen. Aan de korte zijde van de gebouwen (behalve aan de noordoostzijde van de centraal gelegen ontwikkel eenheid) geldt een rooilijnmaat van 10m, indien daar geen loading docks worden geprojecteerd. Er moet wel rond het gebouw kunnen worden gereden.

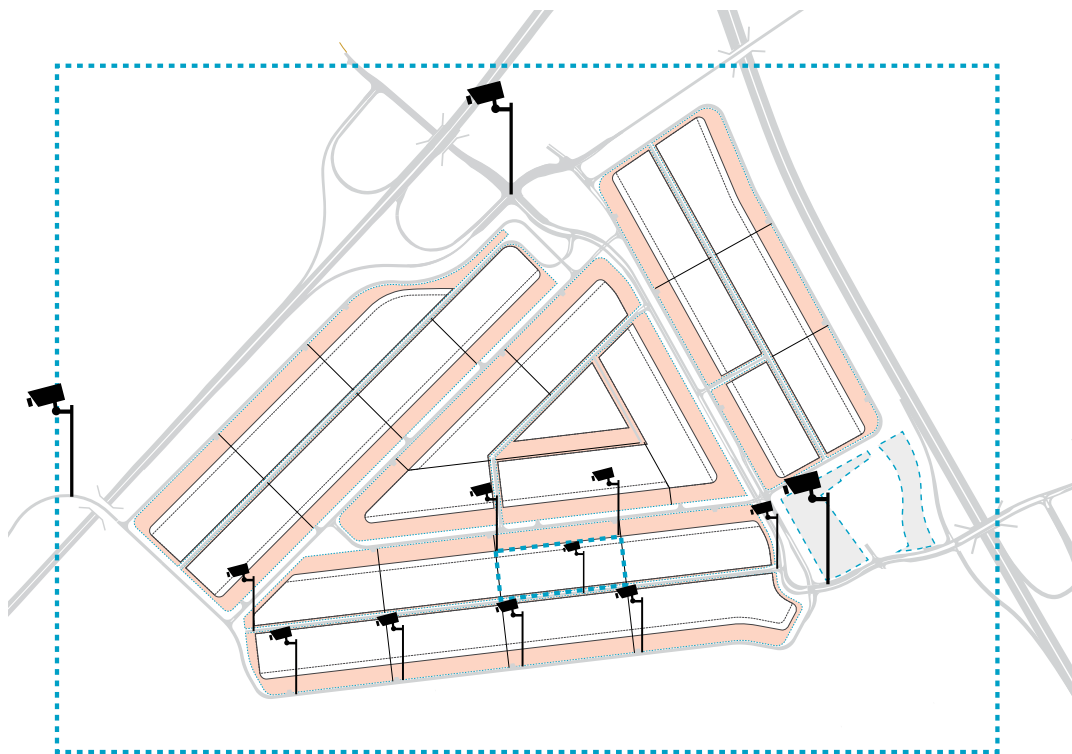
De voorterreinen dienen zo veel mogelijk open te blijven, zodat een overzichtelijke samenhangende ruimte ontstaat tussen de ontwikkel eenheden. Dit betekent dat afspraken moeten worden gemaakt over de toepassing en uitvoering van hekwerken, verder mogen er geen reclameobjecten of vlaggenmasten worden geplaatst. Er mag geen opslag op de voorterreinen plaatsvinden. Er worden, afhankelijk van de omvang van een bedrijf, beperkt portiersloges vóór de gevelband toegestaan.

Om een samenhangend beeld op deze schaal te waarborgen zal de verharding in ieder geval per ontwikkel eenheid en zo mogelijk voor alle bedrijven eenduidig zijn, bijvoorbeeld van asfalt of beton. Voor het beeld is ook van belang dat er eenduidige verlichting wordt toegepast voor wat betreft kleur, plaatsing en de armatuur, bij voorkeur gekoppeld aan de gevelband.



Strijp-S, Eindhoven (NL)

Van Aken Architecten



▲ fig 6-24
plaatsing camera's LPM

Beveiliging

De stedenbouwkundige configuratie van het Logistiek Park Moerdijk leent zich uitermate goed voor een collectief systeem van camerabeveiliging op drie schaalniveaus: het park als geheel (bij de snelwegentrees), de ontwikkel eenheden en de afzonderlijke bedrijfskavels. De huidige stand van de cameratechniek maakt hekken overbodig. Het heeft vanuit ruimtelijke kwaliteit de absolute voorkeur om in het Logistiek Park Moerdijk geen hekken toe te passen. In het geval dat er toch hekwerken dienen te komen, wordt er voor het gehele terrein (of tenminste per ontwikkel eenheid) een keuze gemaakt voor een type (zwart) spijlenhekwerk met een maximale hoogte van 3 meter.



zwart spijlenhek



▲ fig 6-24
Zicht op huidig terrein Gouden Leeuw



Total, Houten (NL)
Samyn and Partners architects and engineers



▲ fig 6-25
terrein Gouden Leeuw

6.3 Terrein voorzieningen LPM

De locatie nabij de Gouden Leeuw is aangewezen voor centrale, collectieve functies, bijzondere functies en service. Deze functies zullen meer publiek aantrekken, waardoor op het voorzieningenterrein vanwege de verwachte levendigheid een menselijke schaal ervaren moet worden.

De locatie ligt direct naast een belangrijke entree en zal een belangrijk herkenningspunt worden voor de oriëntatie aan de zuidoostzijde van het gebied.

Op het voorzieningenterrein is verschillend gebruik mogelijk met of zonder gebouwen. De activiteiten zijn in principe rechtstreeks dienstbaar aan de logistieke activiteiten zoals servicegerichte bedrijven. Hieronder enkele voorbeelden binnen de mogelijkheden:

- Bedrijfsrestaurant, vergaderfaciliteiten, fitnessclub;
- Truckservice en wegrestaurant;
- Centrale (bewaakte) parkeervoorziening;
- Waterberging.

Wanneer gebouwen op deze locatie worden opgericht zijn verschillende gebouwvormen mogelijk. Bij uitwerking van de architectuur is het volgende van belang:

- plek voor bijzondere architectuur/icoon;
- solitaire gebouwen in principe alzijdig representatief vormgeven;
- gebouwen zijn georiënteerd op de entree en hoofd verkeersontsluiting.



▲ fig 7-1
Infrastructuur

7. Openbare ruimte

De openbare ruimte wordt eenduidig en eenvoudig vormgegeven en heeft in het ruimtelijk beeld een ondersteunende functie. De zichtbaarheid van het terrein van buitenaf wordt geënceneerd met grondwallen. De gevelbanden zijn daarachter de belangrijkste blikvangers. De openbare ruimte wordt eenvoudig vormgegeven waardoor de aanleg kostenefficiënt is en waarbij de beheer- en onderhoudskosten in de hand worden gehouden.

Door accenten in materialisering bijvoorbeeld bij kunstwerken of door zichtbare duurzaamheidsmaatregelen, bijvoorbeeld in de openbare verlichting, worden enkele kwaliteitsimpulsen gegeven.

7.1 Infrastructuur

In het ontwerp van het Logistiek Park Moerdijk is gekozen voor een hiërarchische verkeersstructuur met een hoofdontsluiting voor vrachtverkeer en personenauto's (directieleden, bezoekers en gehandicapten) en een systeem met binnenstraten voor personenauto's (personeel), een gescheiden langzaamverkeernetwerk én een directe verbinding (voor vrachtverkeer) tussen het logistiek park en het Haven- en Industrierrein Moerdijk. Om de herkenbaarheid te versterken krijgen de verschillende componenten binnen de verkeersstructuur elk een aantal beeldkwaliteitrichtlijnen mee ten aanzien van de vormgeving. De verschillende componenten worden eenduidig uitgevoerd (belijning, markeringen) zodat van elke component herkenbaar is welk verkeer er gebruik van mag maken.

Hoofdontsluiting vrachtverkeer

De ontsluitingswegen voor vrachtverkeer worden vormgegeven met grasbermen langs rijbanen. De weg wordt uitgevoerd in grijs/zwart asfalt. Er is in het profiel geen ruimte voor bomen. Om parkeren langs deze rijbaan en het afslaan over de bermen te voorkomen is het wenselijk fysieke maatregelen te nemen. Dergelijke fysieke maatregelen zullen uniform over het terrein worden toegepast.

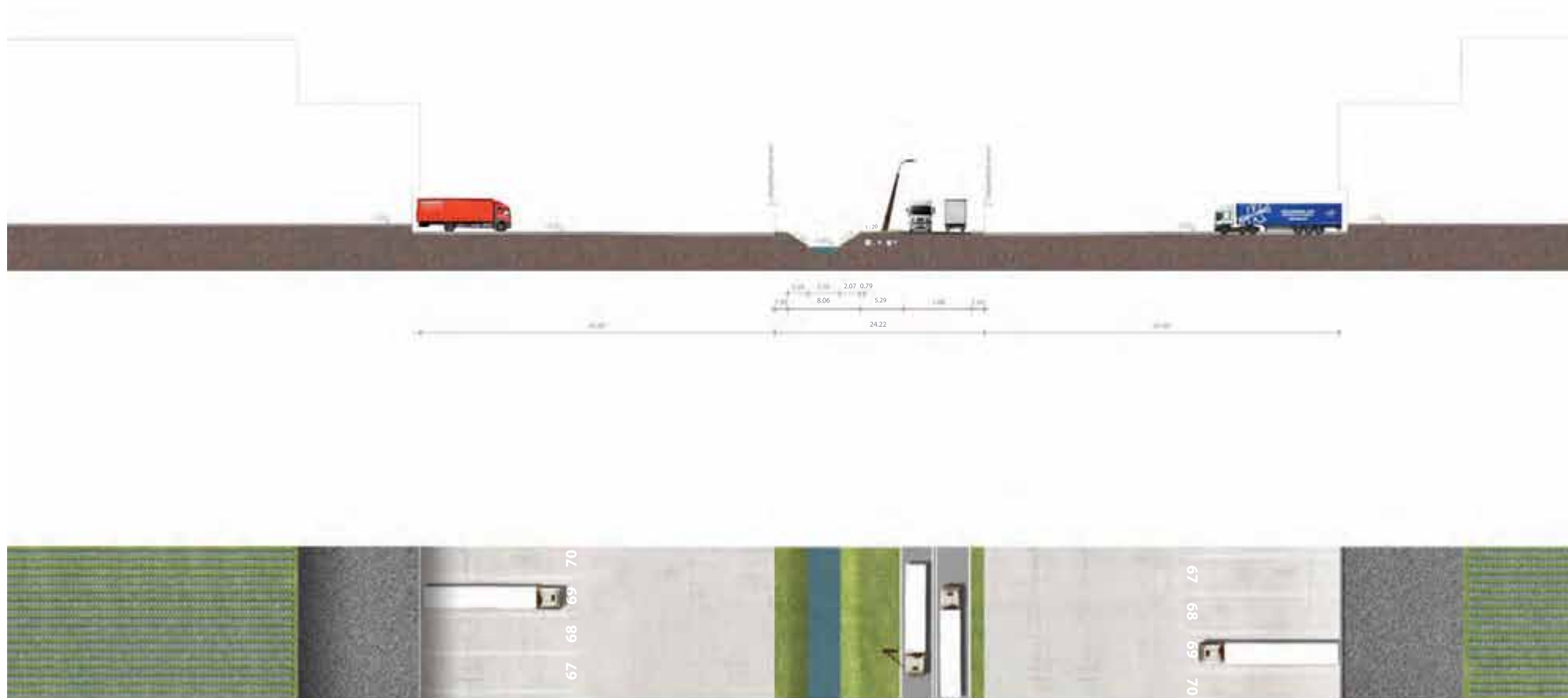
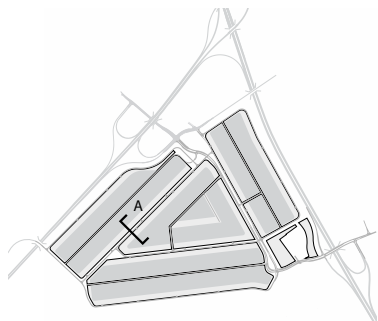
Binnenstraten

De binnenstraten worden vormgegeven met een rijbaan in twee richtingen met een aanduiding op de rijbaan (belijning), zonder middenberm, en een vrijliggend fietspad in twee richtingen. Rijbaan, fietspad en percelen worden van elkaar gescheiden door een scheidingsstrook waarin bijvoorbeeld groen in de vorm van een lage haag van 1m kan worden aangebracht. Ook deze wegen worden uitgevoerd in grijs/zwart asfalt. Materialisering van de binnenstraat wijkt niet af van de andere infrastructuur op het logistiek park. De verlichtingsarmaturen zijn beeldbepalend voor de markering van de route door de ontwikkelde ruimte.

Langzaam verkeer

Het huidige wegennet rondom het Logistiek Park is uitgerust met een adequaat fietsnetwerk. Op het Logistiek park krijgt de langzaamverkeersstructuur een eigen plek. Langs de binnenstraten wordt de fietsontsluiting van de bedrijven gesitueerd. Alle kavels zijn hierdoor bereikbaar per fiets. Het fietspad sluit op twee plekken aan op de Lapdijk.

De fietspaden kunnen op bepaalde plekken ook fungeren als onderhoudspad voor watergangen waardoor een robuuste vormgeving en uitvoering nodig is.



▲ fig 7-2
Doorsnede A



STUDIO MARCOVERMEULEN



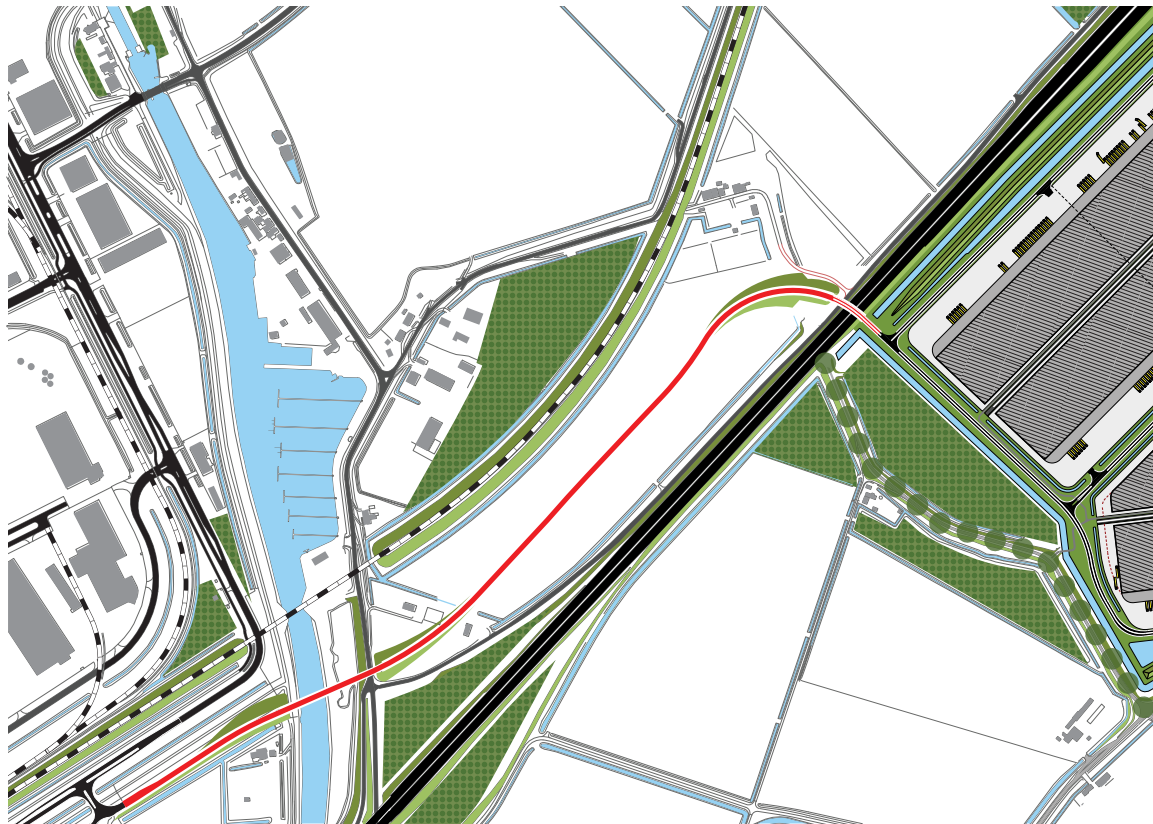
Choisy-le-Roi, France
Architecture Jacques Ferrier



Beperkt en amberkleurig verlichten ivm vleermuizen



Eindhoven, NL
Har Hollands



▲ fig 7-4
Interne baan

Interne baan

De interne baan verbindt het Haven- en Industrierrein Moerdijk met het Logistiek Park. Het tracé en profiel worden zodanig vormgegeven dat in de toekomst eventueel innovatieve vervoerssystemen kunnen worden gerealiseerd.

De interne baan krijgt een eenvoudige doelmatige vormgeving van beton of asfalt. Er wordt gestreefd om over de gehele lengte een herkenbaar profiel te realiseren. Daar waar de interne baan de snelweg kruist kan verbijzondering ontstaan door een speciale en unieke vormgeving van het viaduct of de fly-over op deze goed zichtbare locatie voor Moerdijk (haventerrein en logistiek park). Een herkenbare uitstraling kan worden gerealiseerd door het randelement hierop te ontwerpen. Dit ontwerp kan ook gebruikt worden voor andere elementen (brug over Roode Vaart en leggerwatergang).



Viaduct Greenportlane, Venlo (NL)



▲ fig 7-5
Visualisatie entreezone noord



7.2 Groen/blauwe structuren

Het is de ambitie om de omgeving zo min mogelijk te belasten en daarom het logistiek park waterneutraal te ontwikkelen. Dit houdt in dat het hemelwater binnen de grenzen van het logistiek park wordt geborgen, eventueel wordt gezuiverd en zo nodig als trap (op tussenplateaus) vertraagd wordt afgevoerd richting het Hollands Diep.

De wateropgave en het bijbehorende ruimtebeslag drukt een duidelijke stempel op de inrichting van het gebied en vraagt daarom om extra aandacht bij de vormgeving daarvan.

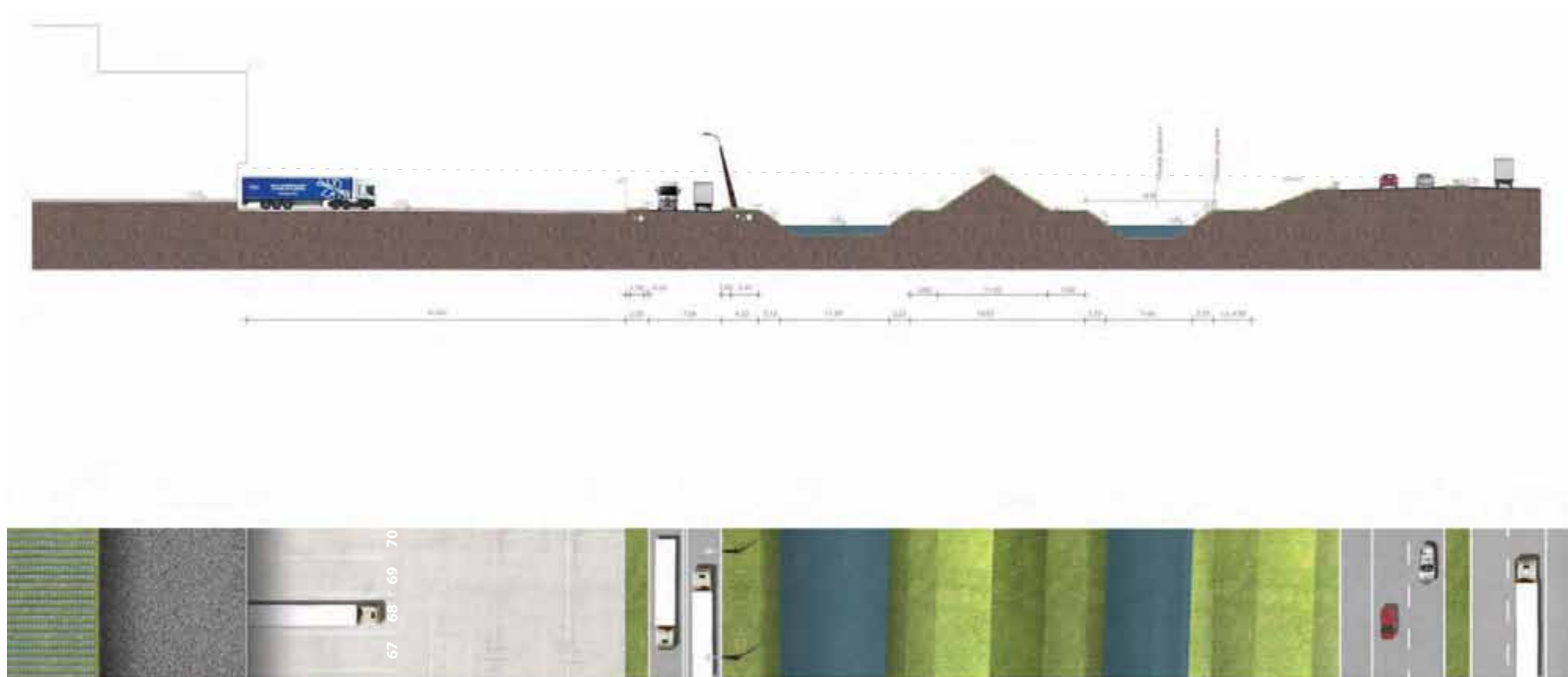
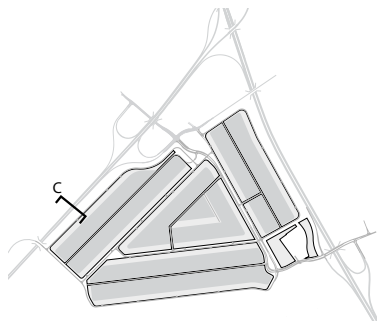
Om de duurzaamheidsambitie zo goed mogelijk te laten zien worden duurzame oplossingen in het watersysteem met zichtbare inrichtingselementen vormgegeven. De weg van het water (opvang, retentie en afvoer) wordt zo veel mogelijk zichtbaar op het (verharde) maaiveld. Zuiveringsbassins en helofytenfilters dragen bij aan het duurzame karakter en worden daarom op zichtbare plaatsen gerealiseerd waarbij de inrichting goed zichtbaar wordt gemaakt door hogere rietkragen.

Elke watergang inclusief de leggerwatergang krijgt minimaal één oever zonder beschoeiing.

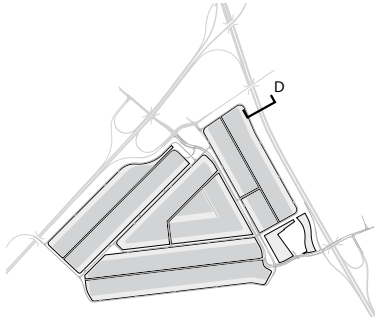
Groene knopen

Bij de entrees worden de kruisingen als groene knopen vormgegeven. Hier vindt de scheiding van verkeerssoorten plaats en wordt de oriëntatie op het binnenkomen van het terrein benadrukt. Het gebied rond de kruisingen is ruimer opgezet en wordt omringd door groen (gras) en er is ruimte voor waterberging.

▲ fig 7-6
Groenstructuren



▲ fig 7-7
Doorsnede C - Zone A17



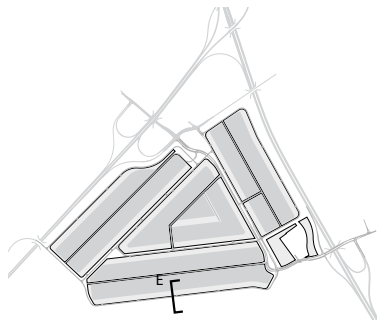
Grondwallen

Langs de A16 en A17 worden grondwallen gesitueerd. De wallen zorgen ervoor dat de loadingdocks en het verkeer op de voorterreinen voor het grootste deel aan het zicht worden onttrokken (tot ca één meter onder de gevelband).

De grondwallen worden vormgegeven als strak vormgegeven rechtlijnige groene wallen, met grastaluds en plaatselijk als sculpturale lijn. Het beheer van de taluds en de omliggende grasvelden kan zoveel mogelijk op natuurlijke wijze worden gedaan met kleine grazers.



▲ fig 7-8
Doorsnede D- Zone A16

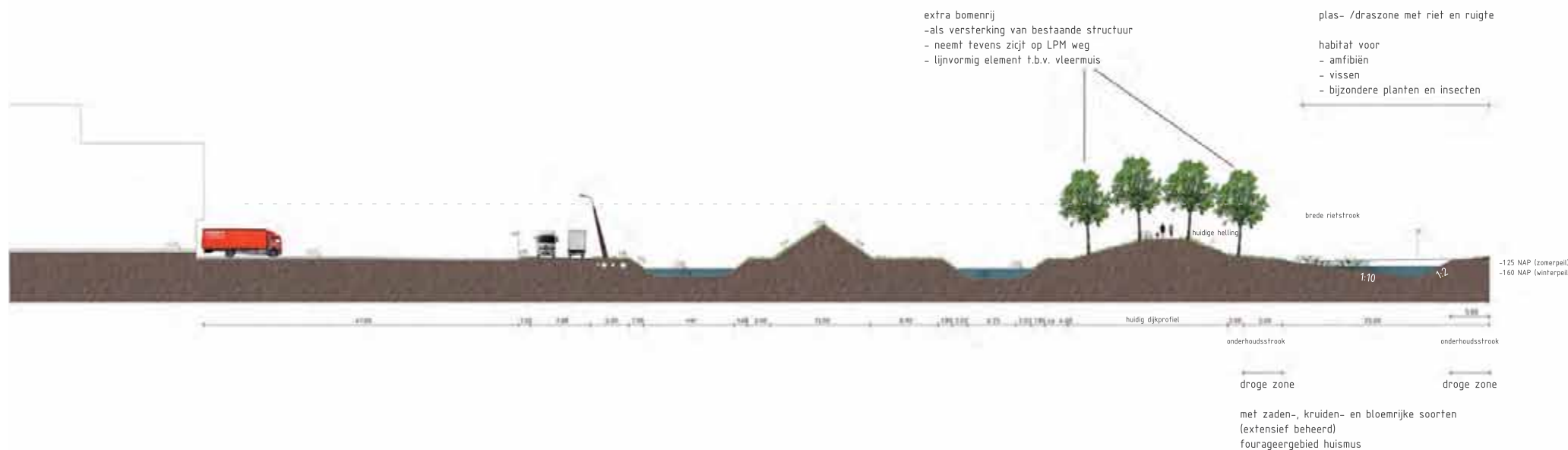


Lapdijk

De Lapdijk is een typische Brabantse bomendijk. Dit element wordt functioneel ingepast in het ontwerp door het te versterken. De bestaande dubbele bomenrij weg wordt aan weerszijden van de dijk voorzien van een extra bomenrij (alternerend geplant). Daarnaast wordt er een 25 m brede groenzone aan de zuidzijde van de Lapdijk toegevoegd. Enerzijds neemt deze verdubbeling van de bomenrijen (zoals verderop aan de Lapdijk), van ongeveer 15 m hoog, een deel van het zicht op het logistiek park vanuit deze

zijde uit het landschap weg. Anderzijds wordt hiermee de groene landschappelijke lijn van de dijk versterkt.

De inrichting is groen en natuurlijk met een grastalud waarin de bomen zijn geplant aan de ene zijde en de groenzone aan de andere zijde. Deze zone wordt bij voorkeur uitgevoerd als een gebiedseigen drassig gebied met riet en ruigte en enkele knotwilgen langs de rand. Het beheer van de Lapdijk wordt zo mogelijk op een zo natuurlijk mogelijke wijze uitgevoerd met bijvoorbeeld kleine grazers.



▲ fig 7-9
DoorsnedeE - Zone LD



▲ fig 7-10
Visualisatie vanaf Lapdijk



Referentiebeeld natuurlijke waterzuivering



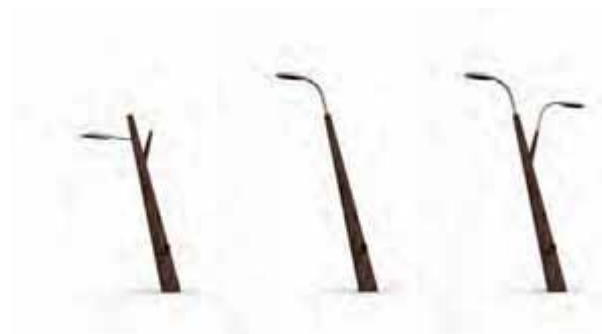
Schraal grasland



Kleine grazers



▲ fig 7-10
Beeldbepalende lichtmast van hout of kunststof



7.3 Overige beeldbepalende elementen

Openbare verlichting

De openbare verlichting is gericht op het goed functioneren van het bedrijventerrein, effectief verlichte wegen zijn daarbij uitgangspunt. Verlichtingsniveaus zullen moeten worden afgestemd op de intensiteit van het gebruik van het terrein tijdens de avond en nacht, bijvoorbeeld door middel van sensoren.

Voor de armaturen is reeds een keuze gemaakt. Afhankelijk van de kosten kunnen lichtmasten worden geplaatst van hout of van gerecycled kunststof (bijvoorbeeld van de firma Gampet). De toegepaste armaturen zijn onderhoudsvriendelijk en voorzien van energiezuinige LED.

In het kader van het natuurcompensatieplan is het noodzakelijk om de verlichting van de interne baan aan te passen om zodoende verstrooiing van vleermuizen te voorkomen. Aanpassingen bestaan uit een maximale afscherming van de verlichting naar de omgeving van de interne baan en een aangepaste kleur van de verlichting (amberkleurig).



Luma, met REVOLED techniek
Indal



Klimaatpositieve lichtmast
Gampet



bewegwijzering Schiphol

Bewegwijzering

Bebording wordt zoveel mogelijk in samenhang dan wel uniform vormgegeven waarbij ook samenhang wordt nagestreefd met het Haven- en Industrierrein Moerdijk. De bewegwijzering bestaat uit de ANWB-borden, vooral bedoeld om de verkeersstromen op een juiste wijze te scheiden. De interne routing en oriëntatie zal door het gebruik van sectienummers en andere aanduidingen (noord, zuid, centraal) gebeuren.



Warmte overdracht station, NL Architects, Leidsche Rijn, Utrecht (NL)

Nutsvoorzieningen

Om het beeld langs de buitenzijden zo evenwichtig mogelijk te maken worden nutsvoorzieningen aan de binnenzijde van het terrein tussen de ontwikkel eenheden in de openbare ruimte geplaatst. Het is gewenst bij het ontwerp van de nutsvoorzieningen aandacht te besteden aan een moderne en bijzondere, sculpturale, industriële vormgeving. De materialisatie sluit hier dan bij aan zodat bijzondere objecten in de open ruimte bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van het terrein.



Gasontvangststation Dinteloord, SMV

Gevelbanden

<i>Definitie</i>	De gevelbanden die het front van de gebouwen vormen, zijn het beeldmerk van het LPM. Daarom is dit het architectonisch hoogwaardige bouwdeel van de gevel. Bij de vormgeving is extra aandacht voor de materialisering en de kleurstelling. Elk perceel heeft een eigen gevelband. Kleinere en dienstverlenende bedrijven die zich vestigen (die deel uitmaken van een VAL-keten en/of havengerelateerd zijn) realiseren bij voorkeur samen of in combinatie met een groter VAL-bedrijf één gevelband.
<i>Maatvoering</i>	De gevelband bevindt zich tussen 5,5 en 16 meter hoogte t.o.v. maaiveld, over de gehele breedte van het gebouw (waar het aan de openbare ruimte grenst). De gevelband loopt 16 m (gelijk aan de diepte van de kantoorgedeeltes) door aan de zijkant (de zijkanten die niet aan de openbare ruimte grenzen).
<i>Rooilijn</i>	Om de gevelband te benadrukken moet deze aan de voorzijde tussen de 1 en 2m uitkragen t.o.v. de plinten. Aan de korte zijde van de ontwikkel eenheid waar geen kantoren zitten mag de gevelband ook op de gevellijn zijn gesitueerd. Indien zich hier wel kantoren bevinden gelden dezelfde regels als aan de voorzijde.
<i>Onderlinge afstand</i>	De gebouwen staan minimaal 10m en maximaal 32m uit elkaar.
<i>Breedte gevelband</i>	De gevelband dient over minimaal 70% van de gevellijn te worden gerealiseerd.
<i>Gevelindeling</i>	De belijning van materiaal in de gevelband is horizontaal georiënteerd, alsmede de raampartijen. Om het doorlopende karakter van de gevelband te borgen bestaat de gevelband overal (in iedere doorsnede) ten minste uit 50% dichte (gekleurde) delen. Kozijnen bevinden zich bij voorkeur achter de gevelbeplating. Kozijnen liggen in of terug in het gevelvlak of achter een structuur van lamellen.
<i>Onderscheid gevelband</i>	Gevelbanden individueel herkenbaar. Langs A16 en A17 expressief in kleur en/of materiaalgebruik als beeldmerk voor LPM. Gevelband aan de Lapdijk: ingetogen landschappelijke/natuurlijke kleur of begroeiing in de vorm van een levende gevel.
<i>Hoeken</i>	Op de hoeken van een ontwikkel eenheid is de gevelband afgerond met een radius van 16m en volgt daarmee de weginfrastructuur. Tussen twee gebouwen 'vouwt' de gevelband 16 meter om de hoek naar binnen.
<i>Kleurgebruik</i>	Per gebouw wordt een eenduidig vormgegeven gevelband ontworpen en gerealiseerd met een eigen uitgesproken kleurstelling (zie RAL-kleurenpalet). Binnen de gevelband mogen variaties van dezelfde kleurgroep voorkomen, mits de gevelband als geheel haar uitstraling behoudt. De gevelbanden van aangrenzende en tegengestelde bedrijven mogen niet tot dezelfde kleurgroep behoren. Ook gevelbanden van bedrijven die zich aan een zijde van een ontwikkel eenheid bevinden moeten nadrukkelijk onderscheidend zijn.
<i>Materiaalgebruik</i>	Het gebruikte materiaal van de gevelband heeft bij voorkeur een driedimensionaal karakter. Er mogen voor de gevelband uitsluitend duurzame, niet uitloobbare materialen worden gebruikt.
<i>Naamsduiding</i>	Naamsduiding uitsluitend toegestaan op gevelband: uitsluitend in losse witte letters en driedimensionaal zodat deze op de gevel liggen. Letters op vaste lijn 2m onder de bovenzijde gevelband, minimaal 2,8m vanaf de onderkant, maximaal 40 m lang, op 20m vanaf de bebouwingsgrens en onderling op minimaal 200m afstand. Maximaal oppervlak 80m ² . Reclame is niet toegestaan. Witte losse 3D letters of toepassen van complementaire kleurenparen bij gevelband en belettering. De volgende kleurenparen zijn mogelijk: geel en blauw, cyaan en rood, magenta en groen. Ook de traditionele kleurenparen rood en groen, geel en paars en blauw en oranje zijn toegestaan. Dit is een leidend principe, in overleg met de supervisor kan hiervan gemotiveerd worden afgeweken.

Gebouwen Daken, gevels

<i>Dakvorm</i>	Uitsluitend platte daken of sheddaken.
<i>Geleding gevel</i>	De maatvoering en geleding van de gevelband wordt doorgezet aan de zij- en achterkant van het gebouw. De maatvoering van de plint, gevelband en topgevel zijn van alle zijdes zichtbaar en geven de gebouwen schaal.
<i>Wijzigingen</i>	Wijzigingen van een gebouw moeten aansluiten bij de bestaande architectuur.
<i>Aan-, uit- en opbouwen</i>	<i>Aan-, uit- en opbouwen moeten wanneer functioneel mogelijk dezelfde architectonische kernmerken hebben als de hoofdbouwmassa.</i>

Materiaal en kleurgebruik

<i>Plint</i>	<i>Donkergrijs (Grijswaarden 70-90%).</i>
<i>Bouwdeel ter hoogte van de gevelband</i>	<i>Middengrijs (Grijswaarden 40-60%).</i>
<i>Topgevel</i>	<i>Lichtgrijs (Grijswaarden 70-90%).</i>
<i>Materiaal</i>	<i>Vrij te kiezen.</i>

Ontwikkeleenheden

Verlichting

Verlichting gevel

Eenduidige verlichting gehele ontwikkel eenheid. Bij aanlichting van de bebouwing dient het accent op de gevelband te liggen mits dit in overeenstemming is met beveiligingsrichtlijnen

Installaties

Zonnepanelen

Wanneer dakvlakken worden gebruikt als 'zonneakkers' dienen de panelen binnen de ontwikkel eenheden 5m uit de rand van het dakvlak te worden geplaatst. De hoogte van de panelen is maximaal 4m.

Installaties

Installaties worden opgenomen in het ontwerp van het hoofdvolume, achter de gevelband. Bij plaatsing op het dak worden installaties tot een hoogte van 1,50 meter minimaal 5 m uit de dakrand of gevelband geplaatst, bij grotere installaties (tot 3 meter hoogte) bedraagt de afstand tot de dakrand of gevelband minimaal 50 meter.

Voorterreinen

Hekwerken

Nadrukkelijke voorkeur voor geen hekwerken. Wanneer toch hekwerken dan eenduidig over gehele bedrijventerrein, zwart verticaal spijlenhekwerk (via parkmanagementorganisatie).

Reclame

Naamsduiding en/of reclame is niet toegestaan op voorterreinen.

Verlichting terrein

Eenduidige verlichting per ontwikkel eenheid, verlichting is functioneel, gericht van boven naar beneden.

Parkeren

Alleen parkeren voor directieleden, bezoekers en minder validen op voorterrein toegestaan. Fysieke scheiding aanbrengen met het parkeren aan de zij- en achterkant om overloop van achterterrein te voorkomen.

Vlaggenmasten

Vlaggenmasten zijn niet toegestaan.

Terrein voorzieningen

Daken

Dakvorm vrij.

Vormgeving

Expressief, alzijdig, representatief, bijzondere architectuur, benadrukken van bijzondere centrale plek.

Gevel

Hoogwaardige architectuur, eigenzinnig, beeldmerk voor entreegebied.

Plaatsing hekwerken

In verband met openheid bij entree hekwerken in verlengde voorgevels, indien voor voorgevel dan alleen lage terreinscheiding (tot 1 m hoog).

Materialen

Vrije keuze.

Opdrachtnemer

Studio Marco Vermeulen
Maaskade 85
3071 NE Rotterdam
T: +31 (0)10 225 0030
F: +31 (0)10 225 0758
E: studio@marcovermeulen.nl
W: www.marcovermeulen.nl

STUDIOMARCOVERMEULEN

i.s.m.

RBOI Rotterdam B.V.
Postbus 150
3000 AD ROTTERDAM
T: +31 (0)10 201 85 55
F: +31 (0)10 412 10 39
W: www.rboi.nl



Witteveen + Bos
Van Twickelostraat 2
Postbus 233
7400 AE Deventer
T: +31 (0)570 69 79 11
F: +31 (0)570 69 73 44
W: www.witteveenbos.nl

