

Logistiek Park Moerdijk krijgt steeds meer vorm

april 2026



Het eerste deel van het Logistiek Park Moerdijk (LPM) is in gebruik en er wordt volop verder gebouwd. Hoe het staat met alle ontwikkelingen, lees je in deze update.

DSV is de eerste gebruiker van Logistiek Park Moerdijk

'We hebben verschillende panden, maar voor het oog is er één lange gevel van 1200 meter. Daardoor is er minder horizonvervuiling'

Pagina 8



De Gouden Leeuw ligt pal naast het logistiek park

'Wij draaien ook zonder het LPM goed. Toch biedt het ook kansen, want alles wat groeit, heeft voorzieningen nodig'

Pagina 10



Rondleiding over het terrein met Henk Schakenraad

'Wij zijn eigenlijk een ontwikkelaar die nooit oplevert, we blijven altijd betrokken'

Pagina 11



Wethouder Danny Dingemans 'Alles wat je maakt of verkoopt heeft een logistieke keten nodig'



Danny Dingemans

"Als wethouder ben ik al lang betrokken bij de aanleg van het Logistiek Park Moerdijk. Toen ik in januari 2020 begon als wethouder was het bestemmingsplan er net. Maar het stikstof vraagstuk zorgde voor veel vertraging. Wij gingen ervan uit dat het LPM stikstof neutraal zou zijn, maar door steeds veranderende regels was er toch een vergunning nodig. Als gevolg daarvan heeft het terrein lang braak gelegen, in die zin ben ik blij dat er gebouwd wordt. Maar met alle ontwikkelingen die nu in en rond Moerdijk samenkomen is het best ingewikkeld."

TEKST YVONNE VERMEULEN

Logistiek heeft niet altijd een goede naam, mensen hebben het over de grote 'dozen' langs de snelweg. Maar die gebouwen staan er niet voor niets: Alles wat je maakt of verkoopt heeft een logistieke keten nodig. Moerdijk heeft hiervoor een gunstige ligging, we zijn goed ontsloten. Er liggen hier wegen, we hebben een haven en een aansluiting op het spoor.

Als wethouder heb je dan wel de uitdaging om lokaal uit te leggen wat de meerwaarde is. Natuurlijk brengt het LPM werkgelegenheid met zich mee. We zien dat distributiecentra snel moderniseren, gebruik maken van robots. Daarvoor zijn ook weer knappe koppen nodig en ontstaat er steeds meer hoogwaardige werkgelegenheid. De logistiek is een complexe puzzel waarin zo efficiënt mogelijk gepland moet worden.

De aanleg van het LPM levert voor de omgeving ook wat op, dankzij natuurcompensatie kunnen inwoners nu genieten van Appelzak Zuid, het natuurgebied dat tegen Moerdijk aan ligt. Ook voor verkeer zijn er veel aanpassingen gedaan, de op- en afritten van de A16 en A17 zijn of worden nog verbeterd en ook voor fietsers wordt de veiligheid verbeterd. Bij de ingang van het dorp Moerdijk is de verkeerssituatie gewijzigd zodat er minder vrachtwagens het dorp in rijden. Dankzij de Interne Baan gaat het vrachtverkeer niet over de omliggende wegen. Het distributiecentrum van DSV is het eerste dat is opgeleverd en al in bedrijf is. Ook langs de Lapdijk wordt nu al flink gebouwd en zijn ze ver in voorbereiding voor het stuk langs de A16. In het midden van het LPM volgt Lidl straks snel.

We wilden als gemeente al per deelgebied dat er één lange gevel zou komen. Dat oogt rustiger dan wanneer er vele gebouwen en gevels staan. Daarom zijn we ook zo blij met de uitwerking van het groenplan op het logistiek park. Dankzij de groene inpassing en de architectonische kwaliteit ligt de lat voor het Logistiek Park Moerdijk hoog."



Passanten kunnen er niet omheen: vanaf de A17 is de ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk (LPM) duidelijk zichtbaar. De 1200 meter lange gevel van DSV vormt daarbij een echte blikvanger. Gert Slager, programmamanager ruimtelijke ontwikkeling bij Port of Moerdijk, blikt terug op deze belangrijkste mijlpaal tot nu toe en vertelt hoe het LPM uitgroeide van bestemmingsplan tot een operationeel logistiek gebied.

TEKST YVONNE VERMEULEN



Gevel DSV



Interne Baan viaduct A17



"Na een lange aanloopperiode is in 2016 het definitieve bestemmingsplan voor het LPM vastgesteld door de provincie," vertelt Slager. Zelf werkt hij sinds 2018 bij het havenbedrijf. "Het bestemmingsplan lag er al, maar van uitvoering was nog geen sprake. Door stikstofproblematiek liepen er beroepen bij de Raad van State, waardoor het project vertraging opliep. Het was bovendien het eerste project waarbij extern salderen van stikstof werd toegepast, daarvoor zijn zeven agrarische bedrijven uitgekocht. Na de uitspraak in september 2020 konden we starten met het voorbereiden van de grond."

Elektriciteitsvoorziening

Een grote uitdaging bij de aanleg was de elektriciteitsvoorziening, legt Slager uit. "Netbeheerders mochten destijds niet vooruit plannen. Toen wij met het logistiek park van start gingen, kregen we te horen dat er geen stroom geleverd kon worden. Daarom kozen we voor zelfrealisatie: we hebben zelf kabels aangelegd vanaf het hoogspanningsstation naar het terrein. Die zijn later overgenomen door Enexis." Ook de aanwezigheid van oorlogsresten vroeg om zorgvuldigheid. "Rondom Moerdijk is veel gevochten. Alle onontpofte munitie moest eerst worden geruimd." DSV was het eerste bedrijf waarmee Port of Moerdijk een contract sloot; niet veel later volgde Lidl. Daarnaast is er een publiek-private samenwerking met Hebema, dat zo'n twintig jaar geleden al delen van het gebied had aangekocht. "Zij realiseren de helft van het LPM, de gedeeltes langs de Lapdijk

en langs de A16, ze verhuren ook de panden. De overige gronden geven wij zelf uit."

Sinds dit jaar is er ook een busverbinding tussen het haven- en industrieterrein en station Lage Zwaluwe. De bus maakt gebruik van de Interne Baan. "Daardoor heeft hij geen last van files op de A17 en kan de dienstregeling een goed alternatief zijn voor mensen die Port of Moerdijk willen bezoeken," aldus Slager.

Slager is trots op de centrale bluswatervoorziening. "Bij veel distributiecentra zie je op elk terrein grote tanks staan. Wij hebben gekozen voor één centrale installatie. Daardoor staan er geen acht tanks, maar vijf. Omdat dergelijke tanks gevuld zijn met drinkwater en periodiek gereinigd moeten worden, levert dit een flinke besparing van drinkwater op."

Interne Baan

Sinds begin december vorig jaar is de Interne Baan geopend, tegelijk met de ingebruikname van het distributiecentrum door DSV. "We wilden een zo direct mogelijke verbinding met de belangrijkste terminals, zodat vrachtverkeer niet over de A17 hoeft. De Interne Baan vormt de schakel tussen het havengebied en het LPM, uitsluitend voor de bus, het vrachtverkeer en de hulpdiensten. De weg wordt uiteindelijk zo ingericht dat vrachtwagens er ook autonoom, zonder chauffeur, zouden kunnen rijden. Met de opening van de Interne Baan kun je eigenlijk zeggen dat ook het Logistiek Park officieel geopend is."



Gert Slager



Nieuwe busverbinding voor LPM



Onontpofte munitie gevonden op LPM



Centrale bluswatervoorziening



Nieuwe wegen worden aangelegd



Buurtbewoner Josien ziet Logistiek Park Moerdijk vanuit haar woonkamer steeds dichterbij komen

‘Echt donker wordt het hier niet meer, er komen steeds meer lampen in de omgeving’

Wie over de monumentale Lapidijk rijdt ziet ook direct de contouren van het Logistiek Park Moerdijk. Maar als je net een stukje de dijk afrijdt en binnenkomt in de voormalige arbeiderswoning van Josien Eestermans verwacht je toch niet dat de gevel van DSV zo prominent haar huiskamer binnenkomt. “Ik werd er fysiek misselijk van, toen we te horen kregen dat het LPM definitief door zou gaan,” verzucht ze. “De blauwe gevel komt nu de woonkamer al in en dan komen de andere hallen nóg dichterbij.”

TEKST YVONNE VERMEULEN

Samen met haar man kocht ze in 1987 de woning aan de Lapidijk, sinds 1990 wonen ze er. “Ons huis ligt dan net naast het logistiek park, maar we zitten nu wéér in de onzekerheid. Hier liggen we in het zoekgebied Zuidoost voor Powerport Moerdijk,” legt ze uit. “Het draait allemaal om geld, het lijkt wel of de overheid er niet voor de inwoner is.” Toch voegt Josien er al direct een nuance aan toe. “De mensen die nu aan het LPM werken, of er straks komen werken, kunnen ook niks doen aan het feit dat het LPM hier komt. Daarom proberen we als burens de contacten goed te houden.”

De aanleg van het logistiek park gaat niet gepaard zonder overlast. “Heien zullen ze toch moeten doen, maar soms kan er iets aangepast worden waardoor we minder overlast hebben.”

Ze legt uit dat zij en haar burens veel overlast hebben ervaren toen de toegang naar de Gouden Leeuw werd aangepast, vrachtwagens reden door en probeerden bij Josien of het erf verderop te keren. “De buurvrouw heeft ’s ochtends een appje gestuurd naar een van onze contactpersonen van het LPM, hij zat bij wijze van spreken om half elf bij haar aan de koffie en om twaalf uur hebben ze hier een paar betonblokken geplaatst waardoor vrachtwagens niet meer konden keren maar door moesten rijden. Dan geven wij als bewoners achteraf weer een zak worstenbrood af bij de bouwkeet, om de mannen te bedanken.”

Verkeerssituatie

De verkeerssituatie op de Lapidijk is de laatste jaren erg gevaarlijk en druk geworden, toch heeft Josien de hoop dat het straks beter wordt. “De verkeerslichten kunnen ingesteld

worden, wie vanuit Zevenbergen en Etten-Leur richting de A16 sluipt komt hier hopelijk lang stil te staan. We zijn als bewoners ook blij met de vrijliggende fietspaden en de mogelijkheid om vanaf de Lapidijk met twee bruggetjes op het fietspad te komen. Maar er had bij de gemeente al veel eerder aandacht voor de verkeersveiligheid van de Lapidijk moeten zijn.”

De komst van het logistiek park is niet alleen overdag zichtbaar, zeker ook na zonsondergang is het wennen. “Echt donker wordt het hier niet meer, er komt steeds meer verlichting in de omgeving. Ook zie je nu de Interne Baan prominent liggen. Straks zijn dat waarschijnlijk de loodsen die nog gebouwd moeten worden én moeten we wennen aan de nieuwe geluiden.”

De toekomst voor de bewoners van de Lapidijk blijft onzeker. “We zitten hier al met de A16 in de achtertuin, horen het spoor en als de wind draait ook het verkeer op de A17 of op de brug. Tel daarbij op de komst van het LPM en de 380kV verbinding en de onzekerheid over Powerport Moerdijk. Ik denk niet dat hier over 20 jaar nog mensen wonen,” zegt ze. “Als ik het van tevoren had geweten, dan had ik allang mijn koffers gepakt. Maar de laatste tijd overweeg ik het serieus, er is zoveel onzekerheid en onrust hier in de omgeving.”



Meerpalen met planteneilanden



Rustpunt



Aangeplant groen

‘Het wordt een gebied waar mens, natuur en bedrijvigheid samenkomen’

Hoe wordt het Logistiek Park Moerdijk ingepast in zijn omgeving? Die vraag staat centraal bij de ontwikkeling van het Groenplan voor het logistieke park. Kees van den Berge, technisch projectleider bij Ruimte & Groen, werkte samen met zijn collega's aan dit plan. Hij vertelt hoe het Groenplan, de bedrijvigheid en het omliggende landschap samenkomen.

TEKST JOYCE CASTELEIJN

Waarom is een Groenplan essentieel voor de ontwikkeling van het Logistiek Park Moerdijk?

Kees: “Bij de ontwikkeling van een groot logistiek park hoort een bepaalde ruimtelijke kwaliteit. Dat is vastgelegd in het Provinciaal Inpassingsplan. Daarbij speelt flora en fauna een grote rol. Op de Lapidijk loopt bijvoorbeeld een vleermuisroute. Je kunt daar niet zomaar bomen verwijderen. Daarnaast geldt er een compensatieplicht: het aantal bomen mag niet verminderen ten opzichte van de oude situatie. Het Groenplan beschrijft dus hoe we het landschap inrichten. Dit zorgt ervoor dat het park voldoet aan wet- en regelgeving én dat we een industrieel gebied op een eigentijdse manier vergroenen.”

Wat waren de belangrijkste uitgangspunten voor het Groenplan?

“Als eerste kijk je welke kwaliteiten de regio heeft. In dit geval was dat agrarisch polderlandschap met dijkstructuren en bomenrijen. Deze elementen hebben we vervolgens weer toegepast in het plan”, legt Kees uit. “Zo hebben we bestaande bomenrijen behouden waar dat kon, zoals de volwassen essen langs de Lapidijk. Hierdoor ontstaat eenheid met de omgeving.” “Daarnaast hebben we gewerkt met een mix van boomsoorten: snelgroeïende soorten en eiken die bijvoorbeeld honderden jaren mee kunnen. Enerzijds wil je dat er nu al begroeiing is, maar anderzijds moet de groenstructuur er over tientallen

jaren nog steeds staan. Die combinatie is belangrijk voor de risicospreiding.”

Wat waren de grootste uitdagingen bij de ontwikkeling?

“De balans vinden tussen het groen en de grote gebouwen is een uitdaging. Je wilt de bebouwing inpassen met het groen, maar bedrijven willen ook zichtbaar zijn. Dit lossen we op door een groene vitrage: dubbele bomenrijen met daaronder een laag struiken. Zo ontstaat er een groen scherm en zijn de bedrijven aan de snelweg nog steeds zichtbaar. Ook moeten we slim omgaan met de beperkte ruimte onder de grond, bijvoorbeeld vanwege de leidingen voor de bluswatervoorziening. Op plekken waar geen grote bomen kunnen komen, zaaien we bloemenmengsels en planten we heesters.”

Hoe is er rekening gehouden met klimaatverandering en toekomstbestendigheid?

“We hebben een plan gemaakt dat extremer weer aan kan. Het kan heel heet en droog worden, maar ook koud en nat. Daar moet je rekening mee houden. Grote bomen bieden straks schaduw als het meer dan dertig graden is op het logistieke park, terwijl de waterbergingen met natuurvriendelijke oevers regenwater kunnen opvangen. Zo krijgt ieder onderdeel van het plan een functie.”

Hoe moet het logistieke park er over een aantal jaar uit gaan zien?

“De gebouwen zijn nu al meters hoog, maar de beplanting is nog niet overal aangelegd. Dat heeft tijd nodig. Pas over tien of vijftien jaar zie je het plaatje dat bedacht is in het Groenplan”, vertelt Kees. “We hopen dat werknemers en passanten straks met plezier over het terrein kunnen wandelen, fietsen of rijden. Er komen wandel- en fietspaden, informatievoorzieningen en rustpunten voor een prettige verblijfsfunctie. Zo kun je bij een rustpunt genieten van het uitzicht over het water en brengen we een stukje menselijke maat en schaal terug op het logistieke park. Het wordt dus niet zomaar een industrieterrein, maar een gebied waar mens, natuur en bedrijvigheid samenkomen.”



Kees van den Berge



Ecologische zone Lapidijk

LOGISTIEK PARK MOERDIJK IN VOGELVLUCHT

CONNECTING YOU

LOGISTICS PARK MOERDIJK XXL – LAPDIJK

Bouw gestart medio 2025. Eerste deel in gebruik vanaf 3e kwartaal 2026. Tweede deel in gebruik vanaf 4e kwartaal 2027. Bouwactiviteiten geheel 2026 en 2027.

DE GOUDEN LEEUW

Horeca en truckparking.

AANSLUITING A16

Aanpak rotondes en werkzaamheden voor verbeterde aansluiting A16 vinden dit jaar plaats.

CBV

De collectieve bluswatervoorziening (CBV) is sinds vorig jaar gereed en kan alle (toekomstige) sprinklerinstallaties en brandkranen op het LPM van bluswater voorzien.

INTERNE BAAN

Vrachtverkeer hoeft niet langer via de snelweg om te rijden, maar kan rechtstreeks doorsteken tussen beide delen van het haven- en industrieterrein. Ook hulpdiensten en buslijn 177 maken gebruik van deze route.

DSV

In bedrijf sinds december 2025.

AANSLUITING A17

Aanpak rotondes en werkzaamheden nieuwe aansluiting A17 in 2025 gerealiseerd.

NECTION BY PADROSA

Horeca ('t Klaverhuys) en uitbreiding truckparking.

LIDL

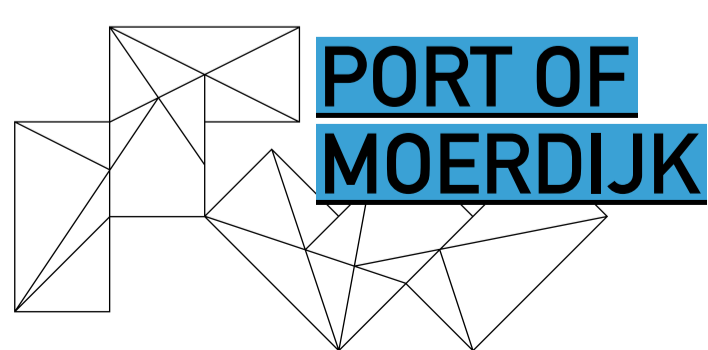
Huidige status: bouwrijp. Bouwactiviteiten mogelijk vanaf 2e kwartaal 2026. In gebruik vanaf 4e kwartaal 2027.

LOGISTICS PARK MOERDIJK XXL - A16

Op dit moment vindt voorbelasting en sanering plaats en wordt de (oude) Moerdijkseweg verwijderd. Bouwrijp vanaf 4e kwartaal 2027.



Foto: © Port of Moerdijk | Martens Multimedia. 19 maart 2026



Elk kwartaal worden bijgepraat over de ontwikkeling van het LPM? Meld je aan voor de nieuwsbrief.



PORTOFMOERDIJK.NL/LPM



Hypermodern warehouse geopend in Moerdijk: DSV is de eerste gebruiker van Logistiek Park Moerdijk

Sinds december vorig jaar is het pand van DSV op Logistiek Park Moerdijk opgeleverd en in gebruik genomen. De verhuizing van het oude pand naar de nieuwe locatie heeft wel wat voeten in aarde gehad, want twee maanden lang reden er zo'n vijftig vrachtwagens per dag over de Interne Baan om alles te verhuizen. Mathieu Liebau is Project Manager bij DSV, het van origine Deense transport- en logistiek bedrijf, en dagelijks bezig op de nieuwe locatie.

TEKST YVONNE VERMEULEN

"Wat je hier ziet is de schijngewel die zichtbaar is langs de A17," wijst Mathieu. "We hebben op het terrein verschillende panden, maar voor het oog is er één lange gewel van 1200 meter. Daardoor is er minder horizonvervuiling." Het warehouse en het kantoor zijn door middel van een loopbrug met elkaar verbonden. In de gewel zit verlichting die in de ochtend en avond zichtbaar is en in de nacht weer uit gaat. Mathieu is voor de bouw van deze locatie aangenomen. "Het is een gigantisch project, voor mij is dit echt een uitdaging waarmee ik alle kanten op kan." DSV start op het LPM met driehonderd collega's die van de oude locatie meeverhuizen. Met de inhoud van de oude vestigingen van DSV in Moerdijk worden slechts twee van de tien nieuwe hallen gevuld. Door de stijgende automatisering in de branche zal het aantal collega's van Mathieu niet verviervoudigen, al doet de oppervlakte dat wel. "Er is hier een parkeerdek met zo'n duizend plaatsen, maar dat komt door regels vanuit de overheid en dat heeft te maken met de omvang van het gebouw. Wij verwachten dat niet al deze plaatsen bezet zullen worden."

Alles is groot bij DSV in Moerdijk

Ook voor vrachtwagens is er voldoende plaats op de locatie waar dagelijks veel geladen en gelost wordt. Er zijn zo'n 150 parkeerplekken verdeeld over het terrein, trailers kunnen hier 's nachts blijven staan maar de chauffeurs niet. Alles is groot bij DSV in Moerdijk en bijna niet te omschrijven. Wie heeft een beeld bij 240.000 vierkante meter of 12.904 zonnepanelen? Ieder warehouse heeft een eigen kleedkamer, kantine en zitgelegenheden. 's Avonds vliegen er drones rond door het warehouse om de voorraad te registreren. Het gaat waarschijnlijk twee jaar duren voordat alle hallen gevuld zijn en in gebruik zijn genomen. "In het warehouse in Moerdijk liggen veel consumentenproducten die DSV levert aan grote pakketdiensten, distributiecentra en winkels. Het ene blijft hier wat langer liggen dan het andere," legt Mathieu uit. "In het crossdock is ruimte voor producten die via wegtransport vervoerd worden en die snel weer door moeten. DSV start op LPM in eerste instantie met drie hallen, hiervan worden er twee manueel bemand en één hal waar alles geautomatiseerd gaat." Automatisering groeit in de branche, maar niet alle producten zijn hiervoor geschikt.



Mathieu Liebau

"Een gitaar of kinderwagen zal eerder manueel gepickt moeten worden."

Scandinavische stijl

Behalve de hallen is er ook een modern kantoorgebouw, geheel in Scandinavische stijl ingericht. "Er is een open structuur, maar er zijn ook veel kleine ruimtes om samen te werken. Bij elke ruimte hebben we gedurende de bouw steeds opnieuw gekeken en nagedacht over het gebruik van de ruimtes: Waar komen de stopcontacten en netwerkaansluitingen? Sluit het ontwerp nog aan bij de vraag? Het is een continue proces geweest." En hoewel Mathieu de locatie op zijn duimpje kent, geldt dat niet voor zijn collega's en de bezoekers. "We hebben ook veel tijd geïnvesteerd in de looproutes en bewegwijzering, want iedereen moet hier straks de weg kunnen vinden." DSV opent het pand intern officieel in mei. Belangstellenden kunnen tijdens de Open Havendag op 3 oktober een kijkje komen nemen. "Dan is de verhuizing afgerond en is het tijd om geïnteresseerden onze nieuwe locatie eens van dichtbij te laten zien."



Logistics Park Moerdijk XXL

Wat hier ontstaat, is meer dan een bedrijventerrein. Het is een strategische toplocatie waar internationale ambities samenkomen met Brabantse nuchterheid en kwaliteit.

TEKST RENÉ MENSEN

Bouwen aan de toekomst - stap voor stap

De ontwikkeling van Logistics Park Moerdijk XXL gebeurt gefaseerd en doordacht. Fase 1 van deze ontwikkeling op Logistiek Park Moerdijk, langs de Lapdijk, is inmiddels opgeleverd, terwijl fase 2 in volle gang is en het consortium zich ook al voorbereidt op de realisatie van warehousing op het perceel pal naast de A16.

Bestuurders Hendrik Roozen en Jeroen Pel zijn zichtbaar trots op wat er al staat én wat nog komt. "De voorbereiding begon al in 2006," vertelt Hendrik. "We hadden hier al grondposities en hebben die uitgebreid. In 2015 zijn we samen met het havenbedrijf daadwerkelijk gestart met de ontwikkeling van LPM. Zo'n project vraagt visie, doorzettingsvermogen en samenwerking."

En uitdagingen waren er genoeg. Denk aan stikstofwetgeving, de invoering van de Omgevingswet, vergunningstrajecten en de krapte op de arbeidsmarkt. Toch werd iedere horde genomen met dezelfde overtuiging: kwaliteit staat voorop.

Ruimte voor ambitie

Logistics Park Moerdijk XXL, de ontwikkeling die vorm krijgt op het perceel langs de Lapdijk, richt zich op bedrijven met een grootschalige logistieke missie. Het eerste deel is vrijwel gereed en biedt moderne bedrijfsgebouwen van maar liefst 100.000 m², flexibel indeelbaar naar wens van de toekomstige huurder. De vraag vanuit de markt is groot. "We spreken veel partijen die hun activiteiten willen centraliseren," aldus Hendrik. "Bedrijven die verspreid over meerdere locaties opereren, kiezen hier voor centralisatie. Dat levert efficiëntie, overzicht en kostenvoordeel op."

De gebouwen in de volgende fasen worden na realisatie overgedragen aan pensioenfondsen, die zorgdragen voor de verhuur. Daarmee is niet alleen de continuïteit gewaarborgd, maar ook een solide, lange termijnvisie.

Bereikbare toplocatie

Wat LPM uniek maakt, is de strategische ligging. Gevestigd in en rond Port of Moerdijk, profiteert het park van een uitzonderlijke infrastructuur, zoals de directe aansluiting op de A16, diep vaarwater via de haven en spoorverbindingen binnen handbereik. Deze multimobiele ontsluiting maakt het gebied uitermate geschikt voor dedicated grootschalige logistiek. Goederen kunnen efficiënt worden vervoerd over weg, water én spoor. Voor internationale operaties is dat een doorslaggevend voordeel.

Duurzaam en zorgvuldig ontwikkeld

Ook bij de ontwikkeling van Logistics Park Moerdijk XXL staat duurzaamheid centraal. Er wordt gebruikgemaakt van de nieuwste technieken en energiezuinige oplossingen. Daarnaast is veel aandacht besteed aan landschappelijke inpassing, zodat het geheel harmonieus aansluit op zijn omgeving.

Maar duurzaamheid gaat verder dan alleen gebouwen en techniek. Ook de menselijke factor speelt een belangrijke rol. Vanwege de krappe arbeidsmarkt wordt er gewerkt met internationale vakmensen, onder andere uit Spanje. "Via het door ons opgerichte Workinn wordt gezorgd voor goede huisvesting, vervoer, begeleiding en zelfs medische ondersteuning. Wij vinden het belangrijk dat onze medewerkers

zich hier thuis voelen," benadrukt Hendrik. "Wie bij ons werkt, moet zich gewaardeerd voelen. Dat is voor ons vanzelfsprekend."

Ondernemen met maatschappelijke visie

De maatschappelijke betrokkenheid van de bestuurders blijkt ook uit andere projecten. Zo is er het concept LivingInn: een vernieuwende woonvorm waarin wonen, zorg en welzijn samenkomen. Een 'dorp in de stad', waar mensen levensloopbestendig kunnen wonen en partners bij elkaar kunnen blijven, ook wanneer intensieve zorg nodig is. "Dat is ontstaan vanuit een persoonlijke motivatie," vertelt Hendrik. "We willen bijdragen aan kwaliteit van leven. Dat geldt voor onze zorgprojecten, maar ook voor dit logistieke park. Uiteindelijk draait het om waarde creëren - economisch én maatschappelijk."

Klaar voor de volgende stap

Met fase 1 succesvol afgerond en fase 2 stevig in ontwikkeling, draagt Logistics Park Moerdijk XXL bij aan de verdere groei van Port of Moerdijk tot een economische motor van formaat. De belangstelling vanuit de markt bevestigt de kracht van het concept: schaal, bereikbaarheid, duurzaamheid en betrouwbaarheid op één locatie.

Hendrik en Jeroen besluiten eensgezind: "Het succesvol volbrengen van Logistiek Park Moerdijk is waar nu onze volledige focus ligt. We bouwen hier niet alleen vierkante meters, maar aan langdurige relaties en een toekomstbestendige logistieke hub. En dat doen we met passie."



Rustpunt in de drukte: wegrestaurant ziet kansen in Logistiek Park Moerdijk

Petra en Cees van der Made

Wegrestaurant De Gouden Leeuw, gerund door Cees van der Made en zijn vrouw Petra, ligt pal naast het snelgroeende Logistiek Park Moerdijk (LPM). Waar ooit uitzicht was op weidse polders, wordt dat nu gevuld met imposante logistieke gebouwen en druk vrachtverkeer. Toch laten de uitbaters zich daar niet door uit het veld slaan. "We zitten hier al sinds 2001 op deze plek, en telkens als er grote ontwikkelingen zijn, weten we ons aan te passen," vertelt Cees.

TEKST YVONNE VERMEULEN

Het familiebedrijf bestaat al sinds 173 jaar en is inmiddels toe aan de vijfde generatie. De zesde lijkt al klaar te staan: alle drie de kinderen hebben een bijbaan in het bedrijf en twee van hun drie kinderen hebben interesse getoond het stokje over te nemen. "Het blijft natuurlijk altijd even afwachten, maar het is mooi te horen dat ze een toekomst zien in het bedrijf," aldus Cees.

Uitbreiding van het parkeerterrein

De uitbaters zijn nuchter over de opkomst van het LPM. De Gouden Leeuw ligt met de achterkant direct tegen het park aan, maar volgens Cees was het verkeer in de regio al lang zo druk dat het bestaan van het restaurant daar weinig van afhangt.

"Wij draaien ook zonder het LPM goed. Toch biedt het ook kansen, want alles wat groeit, heeft voorzieningen nodig." Daarom investeert De Gouden Leeuw flink in uitbreiding van het parkeerterrein. Met uitbreiding tot 267 plaatsen voor vrachtwagens en 110 voor personenauto's willen ze inspelen op het nijpende tekort aan parkeerplekken in de regio. "Het staat nu 's avonds vaak helemaal vol," zegt Cees. Hij benadrukt ook het belang van goede voorzieningen voor vrachtwagenchauffeurs. Denk aan douches, warm eten en een plek om collega's te ontmoeten. "Zeker in coronatijd merkten we hoe belangrijk het sociale aspect is voor chauffeurs. Als dat wegvalt, gaat dat ten koste van het welzijn."

De uitbreiding van het terrein, zowel aan de voor- als achterzijde, is voorlopig de laatste. "We zitten nu ingebouwd tussen de A16, het LPM en de toegangswegen. Verdere groei in oppervlakte zit er niet in." Maar dat hoeft volgens hem ook

niet. Met de huidige plannen is De Gouden Leeuw klaar voor de toekomst. "Misschien zou je ooit nog de hoogte in kunnen, maar een parkeerdek voor vrachtwagens is niet echt praktisch," lacht hij.

Samenwerking met het havenbedrijf

De samenwerking met het havenbedrijf, betrokken bij de ontwikkeling van het LPM, omschrijft Cees als 'goed en open'. Volgens hem hoort het havenbedrijf graag wat De Gouden Leeuw doet en denkt, mede omdat het restaurant een aanvullende functie heeft voor het park. "Een goede rustplek voor chauffeurs is ook in hun belang." Over arbeidsmigranten, die vermoedelijk in de toekomst in het gebied zullen werken, maakt Van der Made zich nu nog niet druk. "We zien er nog weinig van, maar het havenbedrijf houdt buurtbewoners goed op de hoogte van plannen voor huisvesting en spreiding." Voor nu blijft De Gouden Leeuw een vertrouwde plek in een steeds drukker omgeving: een rustpunt in de logistieke dynamiek. "We zijn al vaker verrast door grote infrastructurele plannen," zegt Cees. "Maar telkens zijn we er sterker uitgekomen."



Een kijkje achter de schermen van het Logistiek Park met Henk Schakenraad 'Wij zijn eigenlijk een ontwikkelaar die nooit oplevert, we blijven altijd betrokken'

Wie met Henk Schakenraad op pad gaat, krijgt geen gewone rondleiding, maar een kijkje achter de schermen van een gebied dat continu in ontwikkeling is. Als programmamanager infrastructuur en beheer bij Port of Moerdijk kent hij het Logistiek Park Moerdijk tot in de kleinste details: van ondergrondse kabels en leidingen tot verkeersstromen en de zorgen van omwonenden. "Bij Port of Moerdijk zijn wij eigenlijk een ontwikkelaar die nooit oplevert, we blijven altijd betrokken," legt Schakenraad uit.

TEKST YVONNE VERMEULEN

Schakenraad rijdt al enthousiast wijzend en vertellend over Interne Baan van het kantoor van het Havenbedrijf naar het logistiek park. Met speciale ontheffing, want de weg is alleen voor intern verkeer. "De weg, en straks ook alle andere wegen op LPM, zijn zo ingericht dat hier straks autonoom, of zelfrijdend verkeer overheen kan. De regelgeving is nu nog niet zo ver, maar alle wegen worden zo aangelegd dat slimme trucks straks zelfstandig door de bochten en over het terrein kunnen bewegen." Het terrein van het LPM is straks 24 uur per dag geopend voor doorgaand verkeer van buitenaf, legt hij uit. Er komen wel hekken maar die worden alleen tijdens grote calamiteiten gesloten.

Klaverpolder ontlasten

De doorgaande weg over het logistiek park mag, wat Schakenraad betreft, best gebruikt worden voor sluipverkeer. "Wij willen met deze 'Nieuwe Moerdijkseweg' graag knooppunt Klaverpolder ontlasten. Als je niet over Klaverpolder hoeft, ga er dan straks ook niet langs," tippt hij. De kruispunten in en om het logistiek park zijn genummerd van 1 tot en met 9. Toch is er nog een kruispunt 0 bijgekomen, legt Schakenraad uit. "De bewoners van het dorp Moerdijk wilden graag dat we de entree van het dorp aanpassen, dat hebben we gedaan. De Blokdiijk is nu duidelijk de doorgaande route, de weg naar het dorp echt een afslag."

Van de op- en afritten bij de A17 tot en met die van de A16 kan Schakenraad alle kruispunten aanwijzen. Sommige wegen zijn al af, andere zijn enkel geschikt voor bouwverkeer. "Bij alle negen kruispunten komen straks slimme verkeerslichten. Hier kunnen we op afstand de wachttijd instellen en de verkeersstroom instellen in de juiste richting," 's ochtends de ene kant op en in de middag de andere kant op." Ook de verkeers-

lichten bij de toeritten van de snelweg komen in beheer van het havenbedrijf. "Daarvoor zijn goede afspraken gemaakt met Rijkswaterstaat, want verkeer op de snelweg moet goed door kunnen stromen. We willen geen files op de snelweg omdat het verkeer dat de afslag neemt niet door kan rijden."

Voor de aanstaande aanpassingen van de toeritten van de A16 is Schakenraad druk bezig met de voorbereidingen. "We willen het werk het liefst in drie weken doen en voorkomen dat het verkeer straks zes maanden overlast ervaart," legt hij uit. Voor wat betreft de planning wordt gekeken naar de maand juli. "We zijn nog in overleg voor de exacte planning en de omleidingsroutes."

Vrijliggende fietspaden

"Op het hele LPM komen vrijliggende fietspaden, dat was een nadrukkelijke wens van de omwonenden," wijst Schakenraad. "Zij maken zich veel zorgen over de fietsveiligheid, zeker als hun kinderen straks over deze wegen naar school fietsen. Alle kruispunten zijn voorzien van een verkeerslicht. Als fietsers zich aan de verkeersregels houden, komen ze echt nooit in conflict met een vrachtwagen," legt hij uit. Een wens van de omwonenden was ook een fietsverbinding tussen de Lapidijk en de veilige fietsroute over het LPM, daarvoor ligt er ook al een nieuwe fietsbrug klaar die aansluit op het doodlopende stuk Lapidijk. Een eind verderop kunnen fietsers dan weer terug naar de Lapidijk en over de vrijliggende fietspaden veilig de A16 over.

Ook voetgangers, zoals de gebruikers van de buslijn over het Logistiek Park Moerdijk maken straks gebruik van de fietspaden. "Wij vonden het belangrijk dat de bus er maximaal een half uur over doet, vanaf station Lage Zwaluwe naar de

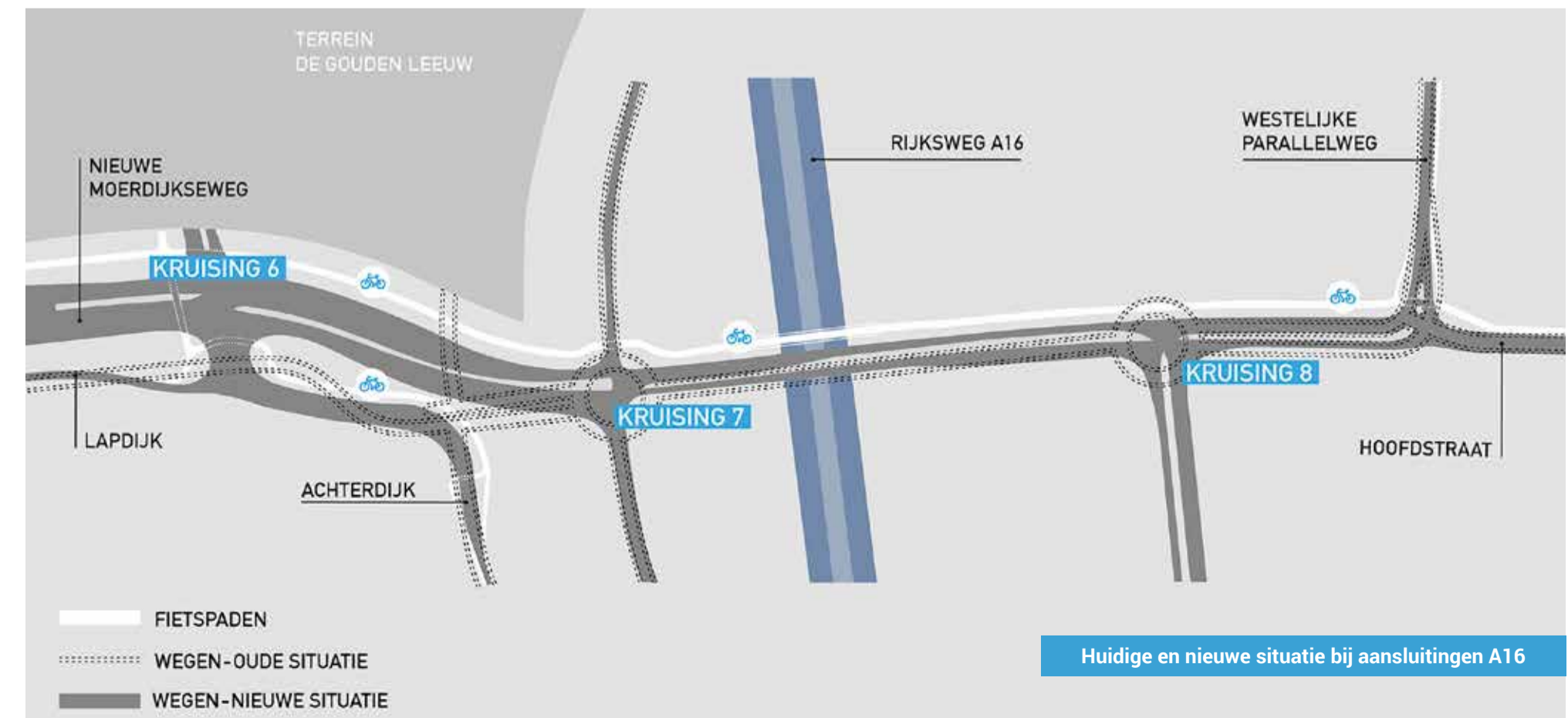


Henk Schakenraad

andere kant van het bestaande industrieterrein. Daarom komen er op het LPM drie bushaltes, en stap je maximaal 300 meter van een toegangshek van de bedrijven uit."

Veilig fietsen

"Oorspronkelijk hadden we het plan om naast het bestaande viaduct een nieuwe fietsbrug over de A16 aan te leggen. Dat kwam doordat we dachten ruimte nodig te hebben voor een dubbele rijstrook op de bestaande weg. Maar dat blijkt niet nodig." Schakenraad legt uit dat onderzoeken van de Rijksoverheid aangeven dat er op het bestaande viaduct voldoende ruimte blijft voor een vrijliggend fietspad. "De situatie blijft daar dus min of meer zoals hij is. Ook daar wordt fietsen veilig via een vrijliggend fietspad. Met de verkeerslichten in plaats van rotondes kun je daarmee in de toekomst veilig over het LPM fietsen. We willen daarover graag met de omwonenden in gesprek blijven en transparant zijn".



Huidige en nieuwe situatie bij aansluitingen A16



**OPEN
HAVEN
DAG**

26

◆
**ZA
03
OKT**
◆

PORTOFMOERDIJK.NL/OPENHAVENDAG

**CON
NECT
ING
YOU**

**PORT OF
MOERDIJK**