

Mobiliteitsconcept Zevenbergen Oost

Mobiliteitstransitie voor een nieuwe wijk in Zevenbergen

Mei 2025

INHOUDSOPGAVE

1. ONTWIKKELING ZEVENBERGEN OOST 3

1.1 Inleiding 3

1.2 Ontwikkeling Zevenbergen Oost 3

2. TRENDS EN ONTWIKKELINGEN 5

2.1 Inleiding 5

2.2 Actief 5

2.3 Slim 5

2.4 Schoon 5

3. BASISPRINCIPES EN BOUWSTENEN 5

3.1 Basisprincipes 6

1. Binnen Zevenbergen te voet en met de fiets, daarbuiten stimuleren we zoveel mogelijk het OV en is de auto ook oké 6

2. Fiets voor, auto achter (en dus verder) 7

3.2 Bouwstenen 7

Gedrag 7

Actieve mobiliteit 7

OV 8

Deelmobiliteit 8

Gemotoriseerd verkeer 10

1. Ontwikkeling Zevenbergen Oost

1.1 Inleiding

Door de ontwikkeling van o.a. Logistiek Park Moerdijk (LPM) en het haven- en industrieterrein Moerdijk is er een groeiende werkgelegenheid in de gemeente Moerdijk, waardoor een toenemende woningbouwopgave ontstaat. De gemeente kiest ervoor om dit in te vullen met onder andere ongeveer 1.000 woningen in de nieuw te ontwikkelen wijk Zevenbergen Oost. Deze nieuwe woningen zullen ook nieuwe reisbewegingen met zich meebrengen. Om de druk op het verkeersnetwerk te beperken en de gemeente aangenaam en leefbaar te houden wordt voor de nieuwe wijk ingezet op verregaande mobiliteitstransitie.

Een verandering in het gebruik van verschillende modaliteiten, vraagt ook een andere aanpak van ontwerpen. Zoek eerst ruimte voor de fiets en voetganger, en dan pas voor de auto. Zevenbergen Oost wordt een volledig nieuwe wijk. Dit betekent dat ook alle bewoners nieuw in de wijk zijn. Verhuizen is hét moment dat mensen hun gedrag aanpassen. De ligging van de wijk maakt dat Moerdijk vooruitstrevend kan zijn. Zevenbergen Oost komt vlakbij NS-station Zevenbergen en een toekomstige Hoogwaardig openbaar vervoer-verbinding (HOV) naar Breda, wat reizen met het Openbaar vervoer (OV) vanzelf aantrekkelijker maakt. Bovendien ligt het centrum op loop- en fietsafstand. Dit alles maakt dat er anders ontworpen kan worden dan in de rest van Zevenbergen.

Deze notitie vormt een leidraad voor de inrichting van de nieuwe wijk.

1.2 Ontwikkeling Zevenbergen Oost

De gebiedsontwikkeling Zevenbergen Oost bestaat uit de deelgebieden Markvelden, Zwaneveld, Stationsgebied-De Hil en Markzoom (zie figuur 1). Er komen naast woningen ook enkele voorzieningen in de wijk, zoals een klein medisch centrum en een supermarkt.

Het plangebied grenst voor een belangrijk deel aan het spoor Roosendaal-Dordrecht. Station Zevenbergen krijgt een steeds belangrijkere rol in het mobiliteitsnetwerk van de stedelijke regio's West-Brabant West en Breda Tilburg. Door het station tweezijdig te ontsluiten wordt het gebied ook beter aangesloten op het centrum van Zevenbergen. Er wordt gebouwd voor verschillende doelgroepen. In het bijzonder gericht op werknemers van LPM en het haven- en industrieterrein Moerdijk. Daarnaast is de ontwikkeling onderdeel van een bod in de Regionale Investeringsagenda. Deze wordt gekenmerkt door een integrale benadering van de verstedelijkingsopgave. In combinatie met woningbouw wordt geïnvesteerd in groen/blauwe kwaliteit en mobiliteit.

In het stuk *Ontwikkeling Zevenbergen Oost, Zevenbergen aan de Mark – Visie op hoofdlijnen* zijn al diverse uitgangspunten beschreven. Zo moeten het station en het centrum goed te bereiken zijn per fiets en te voet. Autoverkeer tussen deelgebieden moet worden ontmoedigd, routes voor actieve mobiliteit moeten groener, sneller en daarmee aantrekkelijker zijn. Een ander uitgangspunt is een recreatieve route voor actieve mobiliteit die vanaf Markvelden en Markzoom tot aan de dijk of het water loopt.

Zwaneveld wordt bij voorkeur ontsloten voor autoverkeer door één aansluiting op de Hazeldonkse Zandweg en een aansluiting op de Oostrand. Buitenom wordt autoverkeer ontsloten via Verlengde Zuidrand, onder het spoor door richting de Zuidrand. De andere kant op wordt het verkeer vanaf de Hazeldonkse Zandweg ontsloten naar de Oostrand. De verbinding tussen de Verlengde Zuidrand en de Zuidrand is een tunnel onder het treinspoor. Deze moet ook geschikt en (sociaal) veilig zijn voor actieve mobiliteit. Tussen bedrijventerrein Zwanegat en Zevenbergen Oost mag geen auto-ontsluiting komen, om te voorkomen dat dit de snelste route voor fietsers en voetgangers wordt en zij zich mengen tussen het gevaarlijke gemotoriseerde verkeer.

In de *Visie op hoofdlijnen* wordt verder benoemd dat parkeren plaats vindt op eigen terrein of in parkeerkoffers. Langs- en haaksparkeren wordt tot een minimum beperkt. Een deel van de parkeercapaciteit mag eerst groen worden ingericht, en kan alsnog geschikt worden gemaakt voor parkeren als de parkeervraag groter is. Ook wordt beschreven dat fietsparkeren een onderdeel van het ontwerp van alle deelgebieden vormt en deelmobiliteit wordt gefaciliteerd op strategische punten in de wijk. Ten slotte is er goede laadinfrastructuur beschikbaar. Dit alles levert de kaart in Figuur 1 op.



Figuur 1 Indicatie plangebied Zevenbergen Oost

3. Basisprincipes en bouwstenen

2.1 Inleiding

Momenteel spelen er diverse maatschappelijke opgaven die vragen om een andere inrichting van de ruimte en anders omgaan met mobiliteit. Dit gaat bijvoorbeeld over klimaatverandering en de energietransitie die noodzakelijk is om deze tegen te gaan. Ook is er landelijk een grote woningbouwopgave en worden ruimtelijke ontwikkelingen uitgevoerd met aandacht voor leefbaarheid en gezondheid van bewoners. Mobiliteitstransitie richt zicht op het verminderen, veranderen en verduurzamen van reisbewegingen, en draagt zo bij aan al deze opgaven. We zien dat mobiliteit actiever, slimmer en schoner wordt. Hieronder worden deze verschuivingen kort toegelicht.

2.2 Actief

De focus ligt steeds vaker op de voetganger en de fiets. Dit zijn uitstootvrije, duurzame en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit, die goed zijn voor de gezondheid. Hiermee kan snel, gemakkelijk en goedkoop worden gereisd. Deze focus wordt versterkt door de inzet op nabijheid. Door verdichting kunnen meer bestemmingen lopend, met de fiets of met het OV bereikt worden.

2.3 Slim

Deelmobiliteit leidt tot slimmer benutten van de (openbare) ruimte, want gedeelde voertuigen kunnen door meerdere mensen gebruikt worden en staan minder vaak stil dan private voertuigen. Deze deelmobiliteit wordt op verschillende plekken aangeboden, zowel in de buurt als aan de rand van de gemeente. Bij mobiliteitshubs komen verschillende vormen van mobiliteit bij elkaar. Hier kan

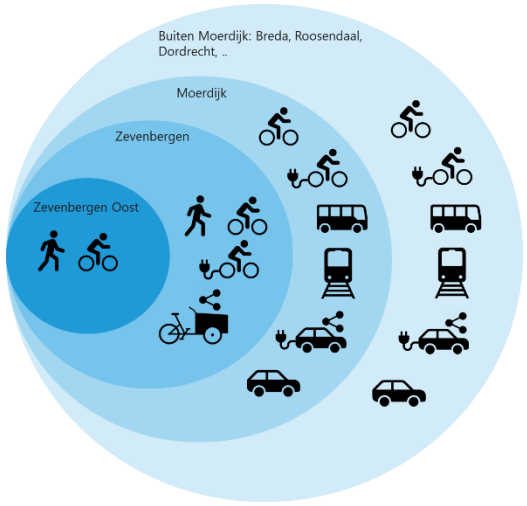
de overstap van bijvoorbeeld de eigen auto of fiets gemaakt worden op een vorm van deelmobiliteit of OV. Daarnaast kunnen gebruikers hun reis van A naar B steeds meer slim plannen op een manier die op dat moment past. Door de beschikbare informatie ontstaat meer keuzevrijheid. Ook stedelijke distributie en pakketdiensten worden slimmer georganiseerd. Er worden alternatieve manieren toegepast om goederen en materialen te vervoeren en aan te leveren aan de klant.

2.4 Schoon

De verkoop en introductie van schone, emissievrije voertuigen groeit explosief. Alle nieuwe voertuigen zijn vanaf 2030 emissievrij. Pakketdiensten, taxi’s en doelgroepenvervoer lopen hierin voorop. Om deze verschuiving te faciliteren wordt het landelijk laadnetwerk uitgebreid. Dit betreft zowel regulier publiek laden, semi-publiek laden en verschillende vormen van snelladen. Slimme systemen maken het daarbij mogelijk om vraag en aanbod van energie slimmer op elkaar af te stemmen.

3.1 Basisprincipes

Vanuit Zevenbergen Oost gezien zijn er verschillende bestemmingen te bereiken. Kijkend naar deze verschillende bestemmingen liggen steeds andere modaliteiten voor de hand.



Figuur 2 Voor de hand liggende modaliteiten per bestemming

Binnen de wijk zijn de voornaamste bestemmingen vrienden en familie en eventueel het medisch centrum. Dit is gemakkelijk te voet en te fiets te bereiken.

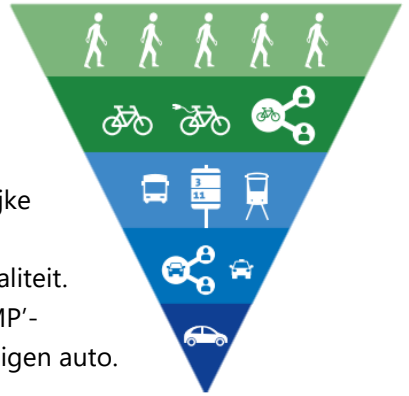
Bestemmingen binnen Zevenbergen zijn onder andere de scholen, winkels, werklocaties, horeca, sport en cultuur. Ook het station bevindt zich in deze cirkel. Veel van deze bestemmingen zijn met de (elektrische) fiets of zelfs nog te voet te bereiken. Voor boodschappen of het ophalen van de kinderen kan een deelbakfiets bijvoorbeeld uitkomst bieden.

Binnen de gemeente Moerdijk is het haven- en industriegebied een belangrijke bestemming. Ook is er veel ruimte voor recreatie en gaan mensen op bezoek bij vrienden en familie. Een deel van deze bestemmingen is met de (elektrische) fiets of de bus te bereiken. Ook de (deel)scooter of (deel)auto is op deze afstand een logische modaliteit. Daarnaast kan met de trein van station Zevenbergen naar Lage Zwaluwe gereisd worden. Dat kan voor werknemers van LPM aantrekkelijk zijn

Bestemmingen buiten de gemeente zijn bijvoorbeeld beroepsonderwijs of hoger onderwijs, werklocaties, vrienden en familie of cultuur. Met de (elektrische) fiets zijn ook hier enkele bestemmingen te bereiken. De bus en de trein brengen bewoners richting Breda, Roosendaal en Dordrecht. Vanaf juli 2025 komt er een vaste busverbinding vanaf NS-station Lage Zwaluwe, via LPM naar Port of Moerdijk. De (deel)auto biedt een oplossing voor locaties die met het OV niet goed te bereiken zijn.

Dit levert de volgende twee basisprincipes op:

1. *Binnen Zevenbergen te voet en met de fiets, daarbuiten stimuleren we zoveel mogelijk het OV en is de auto ook oké*



Het verkeersontwerp begint met logische en aantrekkelijke verbindingen voor fiets en voet (actieve mobiliteit). Dit verbetert de gezondheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Deze volgorde van prioritering wordt ook wel het 'STOMP'-principe genoemd: Stappen, Trappen, OV, deelauto en eigen auto.

2. *Fiets voor, auto achter (en dus verder)*

Er zijn goede fietsvoorzieningen (routes en goede parkeervoorzieningen waar de fiets veilig kan staan), je kan met je fiets tot de voordeur komen, de fiets staat in het zicht en wordt zo de aantrekkelijke eerste keus. De auto staat uit het zicht, achter of aan de rand van de wijk, en wordt zo een minder vanzelfsprekende modaliteit. Dit is dus niet een esthetische maar een verkeerskundige keuze.



3.2 Bouwstenen

Volgend uit de basisprincipes zijn per modaliteit praktische uitwerkingen te beschrijven. Hierbinnen is nog onderscheid te maken tussen wat noodzakelijk is voor de gebiedsontwikkeling Zevenbergen Oost (de randvoorwaarden) en wat mooi zou zijn voor de wijk (de kansen).

Gedrag

Naast de fysieke inrichting speelt ook sturen op gedragsverandering een grote rol. Na een grote gebeurtenis als verhuizen zijn mensen sneller geneigd hun gedrag aan te passen. Ze staan op zo'n moment eerder open voor informatie. Bij de verhuizing de nieuwe bewoners informeren over de beschikbare deelmobiliteit, de OV-opties en bijbehorende kosten kan een verschuiving van de auto naar andere modaliteiten teweegbrengen.[1]

Randvoorwaarden

Als mensen naar een plek verhuizen en al direct een goed werkend, toegankelijk en aantrekkelijk alternatief aangereikt krijgen, of dat nou geweldige fietsinfra of deelaanbod is, zullen zij bij verhuizing al na gaan denken over hun 'vernieuwde' mobiliteitsgedrag. Om te beginnen moeten de ervaringen met het voet- en fietsnetwerk daarom direct goed zijn. Dit kan versterkt worden door alle bewoners (kopers/huurders) voor de eerste 2 jaar een basisabonnement op deelmobiliteit te verstrekken. Dit omvat gebruik van elektrische deelauto's, -scooters en -bakfietsen. Bewoners kunnen indien gewenst hun abonnement verhogen, maar door bij de aankoop of huur al een basisabonnement te verstrekken wordt de drempel tot gebruik verkleind. Bovendien helpt dit om een nieuwe gewoonte aan te leren.[2] Als de bewoners gedurende de eerste 2 jaar het gemak van het deelaanbod ervaren, is het waarschijnlijker dat ze hier na die periode gebruik van blijven maken.

Actieve mobiliteit

Randvoorwaarden

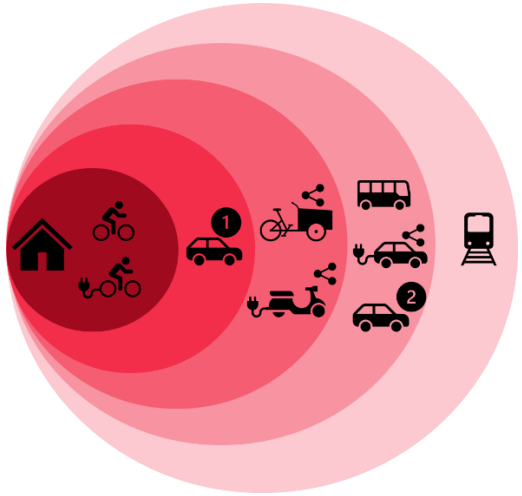
De voetganger en de fiets zijn het startpunt voor het ontwerp van de wijk. Directe en veilige routes voor fiets en voetganger die goed aansluiten op bestaande routes zijn daarom randvoorwaardelijk. Een goede route voor actieve mobiliteit (inclusief tunnel) maakt het aantrekkelijk om lopend of fietsend naar het station te gaan. Dit omvat een interwijkverbinding en een perronopgang. Aan de zuidzijde van het station wordt een fietsenstalling gerealiseerd. Ook de route naar de bushalte op de Hazeldonkse Zandweg is aantrekkelijk voor actieve mobiliteit, en ook bij deze halte zijn voldoende fietsparkeerplekken aanwezig.

In de wijk zijn er (voor bezoekers) fietsparkeerplaatsen bij de voordeur, bewoners moeten iets verder lopen voor de auto. Zo ben je altijd een stap sneller bij de fiets, zie ook Figuur 3. Voor de woning staan fietsnietjes waar twee fietsen tegenaan kunnen staan en aan vast gemaakt kunnen worden. Deze zijn voor de snelle rit, de stationsfiets of om boodschappen af te geven. Er is voldoende parkeerplek in de schuur of berging voor andere of duurdere fietsen en voor het stallen tijdens de nacht. Ook nabij voorzieningen in de wijk zijn voldoende

[1] https://www.verkeersnet.nl/mobiliteitsmanagement/12355/meer-kans-op-blijvende-gedragsverandering-na-verhuizing-of-geboorte-kind/?gdpr=accept

[2] Macht der gewoonte, KiM, 2014

fietsparkeerplaatsen. Als huizen een voortuin hebben die groot genoeg is krijgen bezoekersfietsen daar een plek. Anders worden voldoende zichtbare openbare fietsparkeerplekken in de wijk gerealiseerd. Fietskluizen zorgen dat ook bijvoorbeeld duurdere elektrische fietsen veilig staan.



Figuur 3 Welke modaliteit vindt een bewoner het eerst?

Kansen
Naast de routes binnen de wijk worden er doorfietsroutes tussen Zevenbergen, Port of Moerdijk en Breda gerealiseerd. Dit maakt fietsen ook op wat grotere afstanden aantrekkelijk.

OV

Randvoorwaarden
Noodzakelijk voor de ontwikkeling van Zevenbergen Oost is dat het station Zevenbergen tweezijdig wordt ontsloten. Dit betekent een interwijkverbinding en perronopgang ter hoogte van het stationsgebouw. De busverbinding met Breda wordt opgewaardeerd tot HOV-verbinding (119), dus direct, snel en frequent. Station Zevenbergen wordt een regionale hub t.b.v. hele gemeente en regio. Dit houdt in dat er een halte voor de HOV-verbinding is, een breed aanbod van deelmobiliteit (OV-fietsen, deelauto's, etc.) voor de treinreizigers en bewoners en oplaadpunten voor e-fietsen/scooters. Ook zijn er wifi en oplaadmogelijkheden en voorzieningen zoals een pakketmuur en fietsenmaker aanwezig.

Deelmobiliteit

Om het gebruik van de eigen auto te verminderen moet er, naast de eerder genoemde ruimte voor fiets en voetganger, ook voldoende deelaanbod zijn. Autodelers rijden 15 tot 20% minder km en bezitten ruim 30% minder auto's dan voor ze met autodelen begonnen. Per klassieke deelauto zijn er zo'n 15 tot 18 gebruikers. Eén klassieke deelauto levert 9 tot 13 minder auto's op en de feitelijke reductie van de parkeerdruk is 3 tot 5 auto's.[3]

Naast de vermindering in het aantal gereden kilometers en de ruimte die het oplevert, biedt een deelauto ook juist keuzevrijheid voor mensen zonder auto. Bovendien betreft het vaak nieuwere en schonere auto's dan het landelijk gemiddelde, wat de luchtkwaliteit in de wijk ten goede komt.

Om het gewenste gedrag te faciliteren is het belangrijk de wijk daar bij de start al op in te richten. Afhankelijk van de ervaringen en behoeftes van de wijk die in de loop der tijd blijken kan er aanbod worden toegevoegd.

Randvoorwaarden
Deelmobiliteit moet aanbod zijn wat mensen zelf niet hebben. Als groeimodel wordt uitgegaan van 1 deelauto, 1 elektrische bakfiets en 1 elektrische scooter

[3] CROW, 2016 https://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/crow-kpvv/factsheet-autodelen-5-argumenten-voor-.

per 25 woningen. Dit aantal is gebaseerd op eerdere onderzoeken, ontwikkelingen en vergelijkbare projecten. Dit aantal deelvoertuigen per 25 woningen biedt voor Zevenbergen Oost voldoende spreiding, nabijheid en beschikbaarheid van voertuigen. Bij succes kan dit worden uitgebreid. Op meerderere plekken in de wijk op maximaal 200 meter lopen zijn minihubs te vinden, aan de inprikkers. De ambitie/eindbeeld is dat er 7 microhubs verspreid over de wijk worden gerealiseerd. Per hub zou dit kunnen betekenen dat er na verloop van tijd circa 4 bakfietsen, 4 auto's en 4 scooters worden aangeboden. Dit aanbod is afhankelijk van de vraag en zal toenemen naarmate de vraag toeneemt. Belangrijk voor de mobiliteitskeuze is dat bij de oplevering van de eerste woningen er een breed aanbod aan deelvoertuigen in de wijk aanwezig is. Het aanbod deelvoertuigen is bedoeld voor de wijk en wordt daar ook weer teruggebracht.
In werkelijkheid zullen deze hubs, inclusief aanbod van deelvoertuigen gefaseerd ontwikkelt worden. Gestart wordt met Markvelden Noord (350 woningen) en Markvelden Midden (100 woningen), met 2 hubs met 1 of 2 voertuigen. Daarbij moet de haalbaarheid nog worden onderzocht. Na 2 jaar wordt het gebruik geëvalueerd om zo, indien nodig, bij te kunnen sturen om toe te werken naar het eindbeeld van 7 hubs (of wat dan nodig blijkt te zijn).

Figuur 4 geeft een idee van de spreiding van deze hubs.



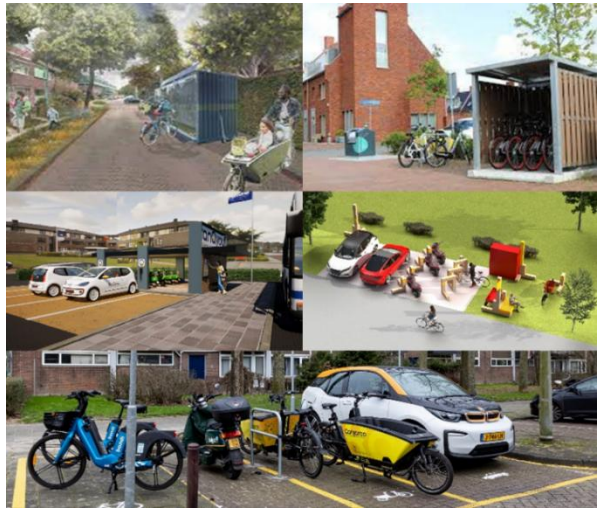
Figuur 4 Indicatieve locaties minihubs

Voor het exploiteren van de deelvoertuigen gaat de gemeente op zoek naar 1 of 2 deelmobiliteitsaanbieders. De afbeeldingen in Figuur 5 geven een indicatie van hoe deze hubs eruit kunnen zien[4].

[4] Bronnen: https://www.brabant.nl/-/media/199b4b4d3bf4407c822df1cfa208c867.pdf, https://www.mobiliteitsplatform.nl/artikel/mobiliteitshub-delft-geeft-interessante-inzichten, https://www.verkeersnet.nl/mobiliteitsbeleid/41991/vn-tv-mobiliteitshub-meer-dan-een-plek-om-over-te-stappen/, https://www.deburen.nl/2022/07/12/de-mobiliteitshub-creeert-de-toekomst-van-groene-mobiliteit/, https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/hubs/buurthub/

Kansen

Zoals in de paragraaf over gedrag al beschreven kan het helpen om bewoners voor de eerste twee jaar een basisabonnement met korting voor deelmobiliteit te geven, om zo de eigen (tweede) auto minder aantrekkelijk te maken. Bovendien helpt dit om deelmobiliteit betaalbaar en toegankelijk te houden. Daarnaast is een kans om het teveel aan energie dat in de wijk wordt opgewekt via een Smart Grid op te slaan in de deelauto's. Dit kan worden terug geleverd aan het net op het moment dat de vraag groter is dan de opwek. Ook kunnen bewoners op deze lokaal opgewekte energie gratis of tegen een kleine vergoeding reizen met de deelauto's.[5]



Figuur 5 Voorbeelden van minihubs

Gemotoriseerd verkeer

Randvoorwaarden

De randweg vormt de basis van de verkeersstructuur buiten de wijk om. Het geplande medisch centrum wordt nabij deze randweg geplaatst. Door de komst van de randweg en de nieuwe verkeersstructuur zal de Hazeldonkse Zandweg worden ontlast. Dit zorgt er voor dat er minder auto's door het centrum van Zevenbergen rijden. In de wijk is de auto is te gast, zoveel mogelijk straten worden ingericht als verblijfsgebied (fietsstraat of woonerf). Goede bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten is een vereiste, zij moeten tot de deur kunnen komen. In het ontwerp van de fietsstraten of woonerven wordt hier rekening mee gehouden.

De parkeernorm in Zevenbergen is voor grotere woningen 1,8. Voor de wijk Zevenbergen Oost wordt qua reservering van ruimte uitgegaan van deze parkeernorm, maar wordt bij de ontwikkeling van de gebieden Markvelden Noord, Markvelden Midden, Markvelden Zuid en Zwanenveld uitgegaan van de realisatie van totaal 1,3 tot 1,5 parkeerplaats per woning met ruimtelijke achtervang om, als het in de toekomst absoluut noodzakelijk blijkt, in 1,8 parkeerplaats per woning te kunnen voorzien. Voor de woningen in het stationsgebied wordt getracht de norm nog verder te verlagen, vanwege de ligging naast het station en directe verbinding met het centrum van Zevenbergen. Hiervoor loopt momenteel een vervolgonderzoek waarin diverse ambitieniveaus worden uitgewerkt. Het terugdringen van het aantal parkeerplaatsen per woning past in al deze gebieden bij de mobiliteitstransitie en binnen een omgeving zo dicht bij het station/mobiliteitshub Zevenbergen.

Uitgangspunt is dat nabij de woning op openbaar gebied of op eigen terrein gemiddeld zo'n één auto per woning geparkeerd kan worden. Overige auto's (zoals eventuele tweede auto's) worden iets verder van woning op openbaar

[5] In Venlo is in 2019 het project 'DeeldeZon' gestart, waarbij elektrische auto's zijn geplaatst waar een teveel aan energie uit de wijk opgeslagen wordt. https://www.deeldezon.eu/over/

gebied gerealiseerd. Hiervoor worden nabij de randweg en langs de inprikkers, op maximaal 200m lopen, flexibele parkeerplaatsen aangelegd, waardoor dubbelgebruik mogelijk is. Door maximaal 1 plek nabij de woning te ontwerpen en de rest op afstand te realiseren, wordt extra (zoek)verkeer door de wijk voorkomen. De 0,3 of 0,5 auto verschil met de norm wordt wel gereserveerd, maar in eerste instantie groen ingericht. Elke parkeerplaats die niet gebouwd wordt kan voor andere doeleinden worden gebruikt en scheelt uiteindelijk geld. Dit geld kan eventueel worden verzameld in een fonds voor de buurt[6], dat de gemeente beheert. Dit is in te zetten voor bewonersideeën voor een prettige woonomgeving en/of de bekostiging van de onrendabele top van deelmobiliteit in de buurt.

Autoverkeer binnen de buurtjes beperken geldt ook voor bezorgbusjes. Pakketpunten op centrale plekken kunnen hier een oplossing voor bieden.

Laadinfrastructuur mag geen drempel voor elektrisch rijden zijn. In het middenscenario van Elaad is in 2025 25% van het wagenpark elektrisch.[7] Eén laadpaal bedient meerdere elektrische auto's, waarbij meer laadpalen ook meer laadzekerheid bieden. Voor Zevenbergen Oost is een deel van de parkeerplaatsen vanaf de start uitgerust met een laadpaal, wat afhankelijk van het gebruik uitgebreid kan worden. De ondergrondse infrastructuur voor meer laadpalen wordt volgens het Bouwbesluit bij de bouw al aangelegd bij alle parkeerplaatsen. Voor woningen met parkeren op eigen terrein is het verstandig deze bij de bouw al uit te rusten met 3-fase aansluiting.

[6] Een voorbeeld hiervan is het BetereBuurtFonds, https://www.debouwvereniging.nl/ik-huur/beterebuurtfonds

[7] Outlook Personenauto's 2050, Elaad, https://elaad.nl/wp-content/uploads/2022/05/2021Q3_Elaad_Outlook_Personenautos_2050.pdf

COLOFON

Opdrachtgever
Gemeente Moerdijk

Auteurs
Bart Heijnen
Bernice den Haan