

Locatieonderzoek laadinfrastructuur busconcessie Zeeland

Definitief rapport
19 september 2022

Inhoud

1. Toelichting locatieonderzoek Zeeland
2. Overzicht geschouwde locaties
3. Informatie per locatie
4. Conclusies en aanbevelingen





1. Toelichting locatieonderzoek Zeeland



Provincie
Zeeland



Toelichting locatieonderzoek Zeeland

Aanleiding, doel en aanpak



Aanleiding

De provincie Zeeland is concessieverlener voor het busvervoer in Zeeland waar in de **nieuwe busconcessie**, die start op 15 december 2024 en een looptijd heeft van 8 jaar, wordt ingezet op **verduurzaming** van het busvervoer. De provincie heeft EVConsult gevraagd onderzoek te doen naar potentiële laadlocaties voor het busvervoer.



Doel

Het locatieonderzoek heeft als doel de **haalbaarheid voor realisatie van laadinfrastructuur** voor het **laden van elektrische bussen** op potentiële laadlocaties vooraf zo goed mogelijk in kaart te brengen. Deze informatie biedt een gelijk speelveld voor partijen om een zo goed mogelijk aanbod te kunnen doen voor de verduurzaming van het busvervoer in de provincie Zeeland.



Aanpak

Voor het onderzoek heeft de provincie **potentiële laadlocaties** geïdentificeerd. Deze locaties zijn **geschouwd** en de **eigendomssituatie** rond de locaties is in beeld gebracht. Op basis hiervan is de haalbaarheid van **inpassing** van energie- en laadinfrastructuur op de locaties bepaald. Afstemming met de netbeheerder is eerder door de provincie gedaan.

Toelichting locatieonderzoek Zeeland

Scope en disclaimer

Scope

Het onderzoek is gericht op een selectie van potentiële laadlocaties voor zowel het tussentijds laden van elektrische bussen als het laden op depot. De uitkomsten van dit onderzoek bieden inzicht in de haalbaarheid van locaties voor het laden van elektrische bussen. Gegeven de beperkte doorlooptijd van deze verkenning zijn geen extra acties ondernomen om de haalbaarheid verder te onderzoeken of te verbeteren.

Disclaimer

Dit rapport is met de grootst mogelijke zorgvuldigheid samengesteld. Echter, de situatie per laadlocatie is in de praktijk van verschillende factoren afhankelijk en de oplossingen om energie- en laadinfrastructuur te realiseren zijn niet uitgewerkt in dit onderzoek. Het is de verantwoordelijkheid van inschrijvende partijen om de energie- en laadinfrastructuur op de beoogde locaties tijdig te realiseren en daarbij de haalbaarheid op deze locaties in acht te nemen. Aan dit rapport kunnen derhalve geen rechten worden ontleend.



2. Overzicht geschouwde laadlocaties



Overzicht geschouwde locaties Zeeland

Plaats	Type locatie	Adres	Gemeente	Netbeheerder	Indicatie haalbaarheid ¹
1. Goes	Remise	Albert Plesmanweg 8, 4462 GC	Goes	Stedin	
2. Middelburg	Remise	Diodeweg 2, 4338 PW	Middelburg	Stedin	
3. Middelburg	Onderhoud	Industrieweg 7A, 4338 PR	Middelburg	Stedin	
4. Oostburg	Remise	Neringweg 9, 4501 PB	Sluis	Stedin	
5. Sint Maartensdijk	Remise	Verbindingsweg 9, 4695 RV	Tholen	Stedin	
6. Terneuzen	Remise	Energiestraat 8, 4538 BZ	Terneuzen	Stedin	
7. Zierikzee	Remise	Industrieweg 51, 4301 RS	Schouwen-Duiveland	Stedin	
8. Goes	NS-station	Lijnbaan, 4461 GL	Goes	Stedin	
9. Middelburg	NS-station	Kanaalweg, 4337 LH	Middelburg	Stedin	
10. Terneuzen	Busstation	Maassingel, 4535 JN	Terneuzen	Stedin	
11. Zierikzee	Carpool ²	Weg naar der Val, 4301 RM	Schouwen-Duiveland	Stedin	

- 1 Dit betreft een kwalitatieve indicatie van de complexiteit van realisatie van energie- en laadinfrastructuur op basis van eigendomssituatie, ruimtelijke inpassing, verwachte netcapaciteit en realisatietermijn van netaansluiting. De toelichting per locatie volgt hierna.
- 2 Dit is in de huidige situatie een carpoolplaats, maar wordt mogelijk bestemd als busstation met mogelijkheid voor het tussentijds laden van elektrische bussen.



3. Informatie per locatie



3.1 Goes - remise

Beeldvorming huidige situatie



Opstelplaatsen



Opstelplaatsen



Potentiële locatie compactstation



Uitgang remise



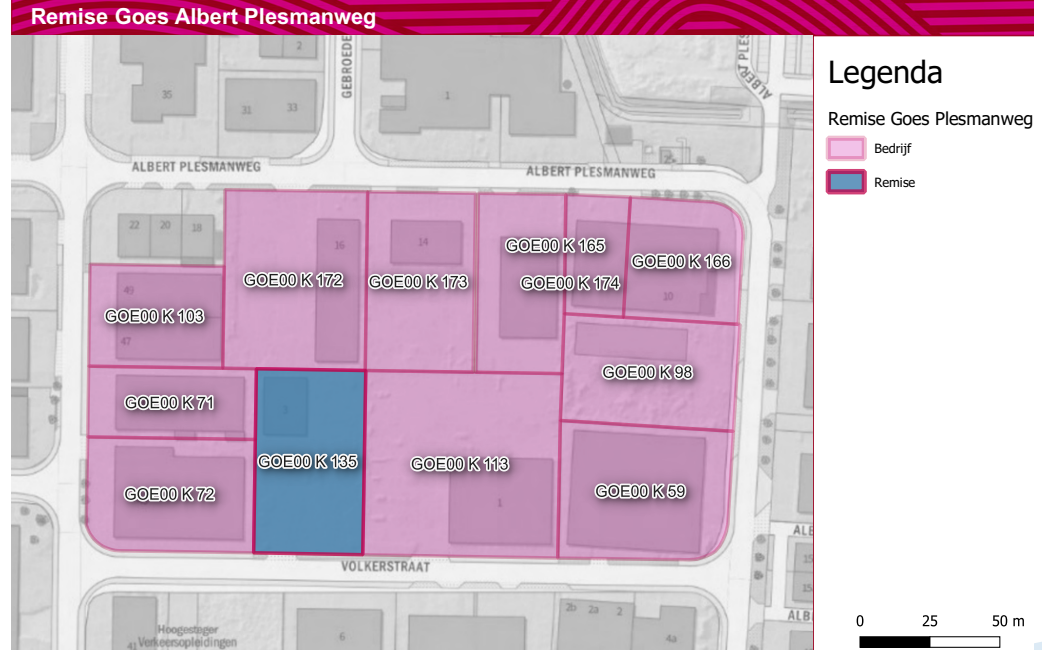
Ingang remise en wasstraat

3.1 Goes - remise

Eigendomssituatie

Eigendomssituatie

- Het perceel van de huidige remise is in privaat eigendom. De huidige concessiehouder huurt deze grond.
- De percelen ten westen, noorden en oosten zijn in privaat eigendom.
- Het perceel GOE00 K172 is direct aangesloten aan het perceel van de remise en vormen één terrein. Beide percelen hebben dezelfde eigenaar. Het noordelijke deel van het terrein (perceel GOE00 K172) wordt door de eigenaar zelf gebruikt.





3.1 Goes - remise

Aandachtspunten ruimtelijke inpassing

- De helft van het terrein wordt gehuurd door Connexxion, de andere helft wordt gebruikt door de eigenaar zelf.
- In de huidige situatie staan 11 standaard¹ bussen op het door Connexxion gehuurde terrein. Een elektrische minibus staat op het andere perceel van de eigenaar (GEO00 K172) aan de straatkant.
- Een herinrichting van de opstelling van de bussen is nodig, want opstellen in lengterichting is met draaicirkels van bussen niet haalbaar met laders.
- Het compactstation kan in de 'dode hoek' worden geplaatst tussen parkeerplaatsen voor de chauffeurs of op de plek van de huidige tankinstallatie.



Conclusie: de inpassing van het compactstation lijkt haalbaar, maar de inpassing van de laders en bussen is uitdagend en vergen herinrichting van het terrein in verband met de draaicirkels van de bussen.

1 In dit rapport worden bussen van verschillende afmetingen als volgt aangeduid: standaard bus = 12 of 13 meter, minibus = 8 meter, gelede bus = 18 meter



3.2 Middelburg – remise (Diodeweg)

Beeldvorming huidige situatie



Opstelplaatsen en wasstraat (links)



Opstelplaatsen



Opstelplaatsen



Ingang en uitgang remise



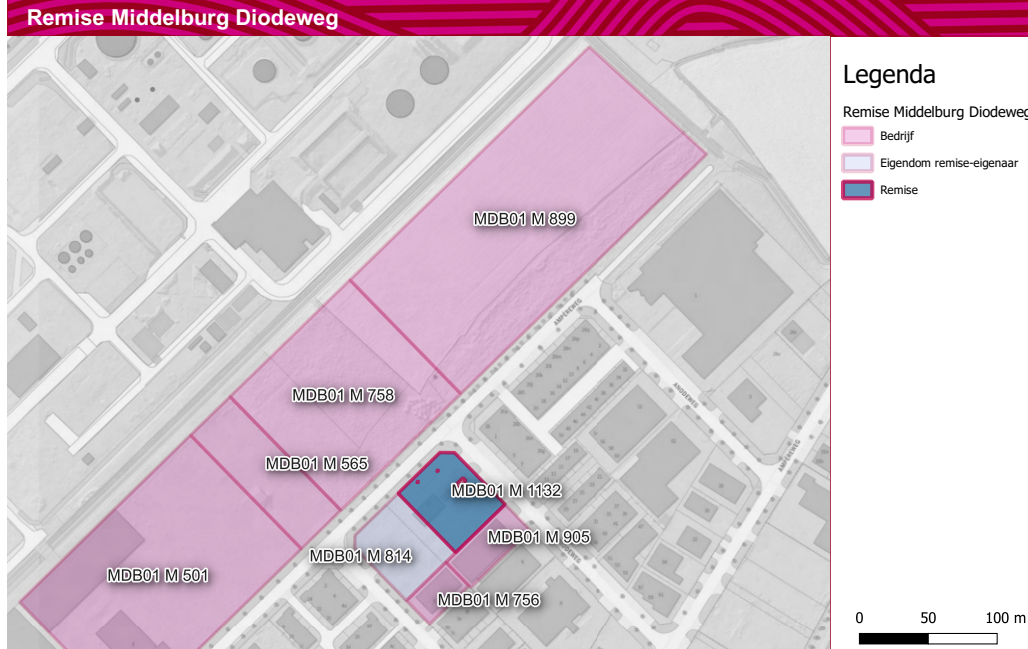
Hoek rijrichting achterzijde remise

3.2 Middelburg – remise (Diodeweg)

Eigendomssituatie

Eigendomssituatie

- Het perceel van de huidige remise is in privaat eigendom. Dezelfde eigenaar bezit ook het perceel ten zuidwesten van de remise.
- De percelen ten zuidoosten staan op naam van bedrijven.





Indicatie haalbaarheid

3.2 Middelburg – remise (Diodeweg)

Aandachtspunten ruimtelijke inpassing

- In de huidige situatie staan in de praktijk vaak +/- 20 standaard bussen opgesteld op deze remise. Deze staan in een rij met 3 of 4 achter elkaar opgesteld. Daarbij zijn maximaal 5 rijen mogelijk, zodat er nog ruimte is om bussen te laten langsrijden. Daarnaast staan nog 2 bussen dwars opgesteld tegen het hek voor de technische dienst.
- De rijrichting rondom chauffeursruimte is bepalend voor de mogelijkheden om de remise in te richten.
- In huidige situatie is te weinig ruimte voor laadinfrastructuur om alle huidige bussen op te stellen en te laden.
- Een optie is een portaalconstructie, maar dat is vanwege de wind in Zeeland ook een risico. Bovendien moet dan worden geladen met pantograaf.
- Wanneer de tankinstallaties verdwijnen ontstaat langs de wasstraat iets meer ruimte die het mogelijk maakt om met hetzelfde aantal rijen ook laders te plaatsen tussen 2 rijen in. Dit is een optie om te onderzoeken.
- Het compactstation kan mogelijk worden geplaatst op de locatie van huidige tankinstallatie of gasinstallatie.
- De vergader- en chauffeursruimte is eigenlijk nu al te klein, dus daar kan qua omvang niet aan worden getornd.



Conclusie: zelfs met herinrichting (verwijderen tankinstallaties naast wasstraat) is dit een complexe locatie om een vloot van dezelfde aantallen op te stellen en daarbij laadinfrastructuur in te passen.



3.3 Middelburg – onderhoud (Industrieweg)

Beeldvorming huidige situatie



Opstelplaatsen



Opstelplaatsen



Hoek en ingang remise (links)



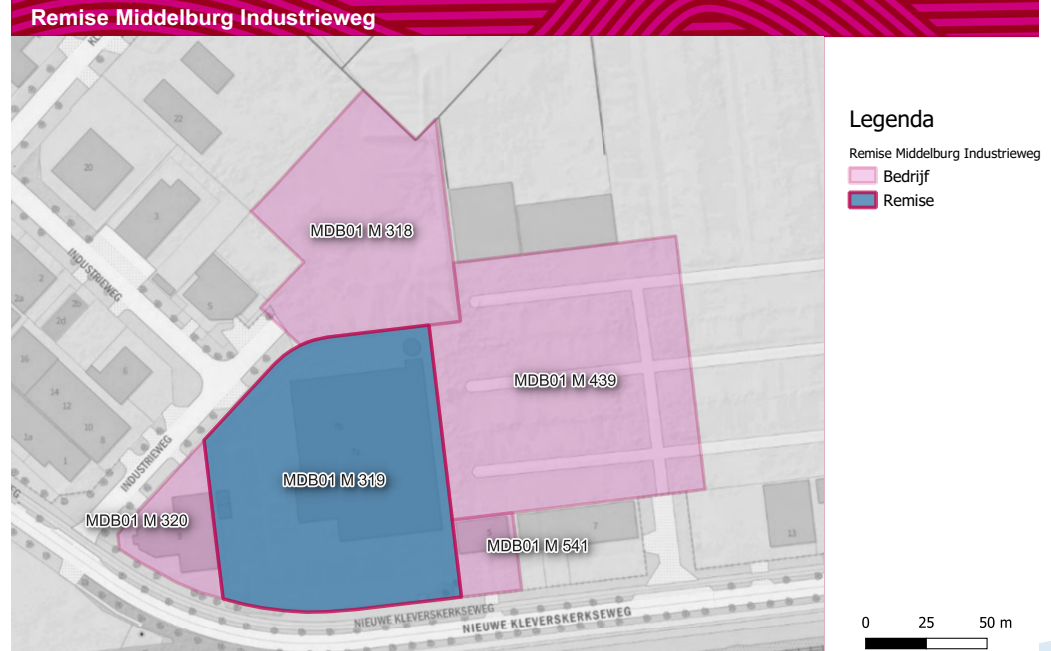
Onderhoudshal

3.3 Middelburg – remise (industrieweg)

Eigendomssituatie

Eigendomssituatie

- Het perceel van de huidige remise is in privaat eigendom.
- De percelen ten westen, noorden en oosten staan op naam van bedrijven.





Indicatie haalbaarheid

3.3 Middelburg – remise (industrieweg)

Aandachtspunten ruimtelijke inpassing

- Deze locatie is in de huidige situatie in gebruik voor onderhoud en geen stalling waar chauffeurs vandaan starten.
- Ten tijde van de schouw stonden 11 standaard bussen (6 buiten en 5 in de onderhoudshal) op deze locatie.
- Laadinfrastructuur zou kunnen worden gerealiseerd, bijvoorbeeld langs de zijkant van het terrein.
- Het terrein is niet afgeschermd met bijvoorbeeld een hek.



Conclusie: dit is geen stallingslocatie dus de vraag is hoe dit gebruikt gaat worden als de vloot wordt geëlektrificeerd. Een beperkt aantal laders kan hier naar verwachting relatief eenvoudig worden gerealiseerd.



3.4 Oostburg – remise

Beeldvorming huidige situatie



Opstelplaatsen



Opstelplaatsen



Opstelplaatsen



Ingang en ruimte voor opstelplaatsen



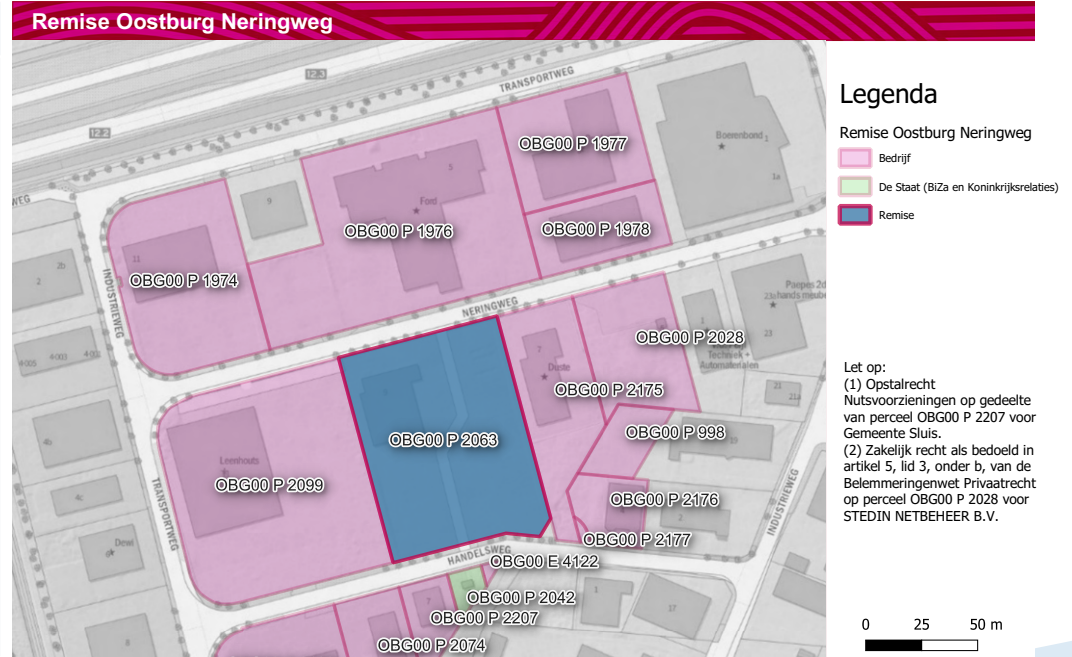
Achterzijde opstelplaatsen

3.4 Oostburg – remise

Eigendomssituatie

Eigendomssituatie

- Het perceel van de huidige remise is in privaat eigendom. Connexion huurt slechts de noordelijke helft van het perceel. De zuidelijke helft van het perceel wordt aan een andere partij verhuurd.
- De percelen ten westen en ten oosten staan op naam van bedrijven.





Indicatie haalbaarheid

3.4 Oostburg – remise

Aandachtspunten ruimtelijke inpassing

- Momenteel staan hier 6 standaard bussen terwijl er opstelplaatsen zijn voor 8 standaard bussen. Dit biedt ruimte om laadinfrastructuur te plaatsen.
- Op het terrein dat nu in gebruik is als remise voor de bussen is in de huidige situatie genoeg ruimte voor energie- en laadinfrastructuur (compactstation en laders).
- Slechts een deel van het terrein wordt gehuurd door Connexxion. De rest wordt momenteel gehuurd door een landbouwvoertuigenbedrijf.
- Volgens Connexxion staat de eigenaar van het terrein er niet onwelwillend tegenover meer van het terrein te verhuren als daar vraag naar is.



Conclusie: op deze locatie is energie- en laadinfrastructuur voor elektrische bussen goed inpasbaar in de huidige situatie. Hier is zelfs ruimte om de vloot uit te breiden.



3.5 Sint-Maartensdijk – remise

Beeldvorming huidige situatie



Opstelplaatsen vanaf achterzijde remise



Opstelplaatsen



Hoek achterzijde remise



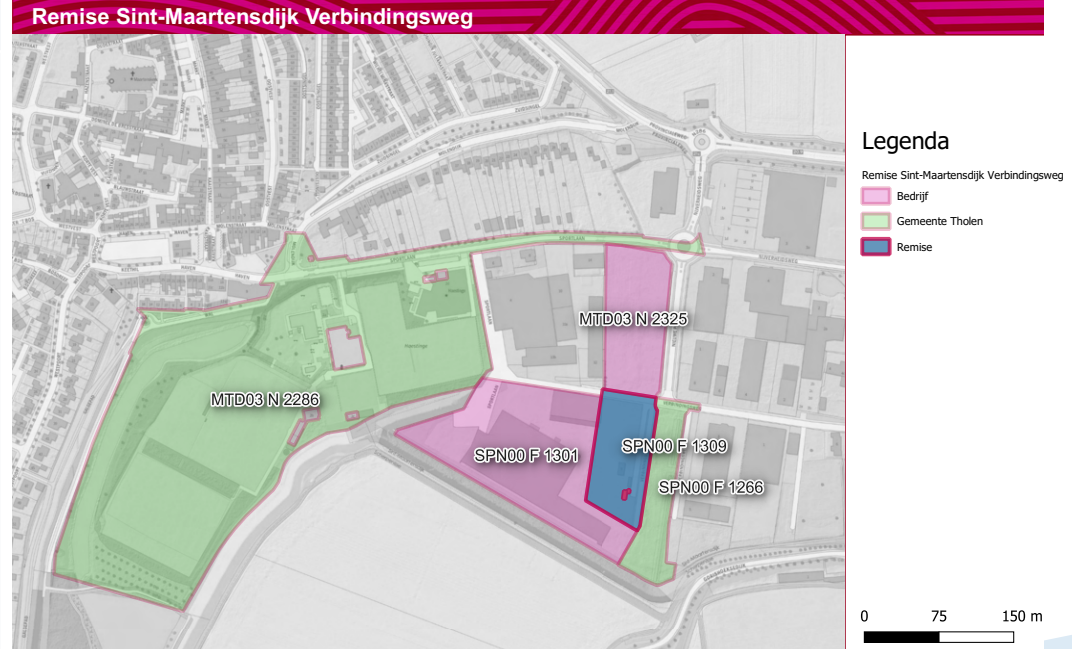
Rijrichting remise

3.5 Sint-Maartensdijk – remise

Eigendomssituatie

Eigendomssituatie

- Het perceel van de huidige remise staat op naam van de huidige concessiehouder Connexxion.
- Het perceel ten westen staat op naam van een bedrijf.
- Het perceel ten oosten is in eigendom van de gemeente Tholen.





Indicatie haalbaarheid

3.5 Sint-Maartensdijk – remise

Aandachtspunten ruimtelijke inpassing

- In de huidige situatie staan momenteel 13 bussen op dit terrein: 5 gelede bussen en 8 standaard bussen. In de winter staan hier nog 3 extra standaard bussen.
- De rijrichting is bepalend in de huidige situatie. De bussen hebben nu een vaste route om de wasstraat, tankinstallatie en vergaderruimte die ze aan moeten houden.
- De gelede en standaard bussen staan in 7 rijen geparkeerd, waarbij de standaard bussen met 2 achter elkaar staan in een rij. Achter deze 7 rijen worden aan het eind van de dag ook nog 2 gelede bussen geparkeerd.
- De draaicirkels van de gelede bussen maken de inpassing van laadinfrastructuur complex. Deze bussen zullen naar verwachting ook niet zomaar verdwijnen in de volgende concessie, want ze worden ingezet voor het dagelijkse schoolvervoer.
- Laadinfrastructuur is niet inpasbaar zonder herinrichting van het terrein. Er lijkt veel ruimte aan de randen van het terrein maar door de draaicirkels en bufferzones is dit ook beperkt. Zelfs met een herinrichting kan het lastig worden om een vloot van dezelfde aantallen hier te stallen en laden.



Conclusie: dit is een complexe locatie om dezelfde vloot op te stellen en te laden. Herinrichting is nodig, maar dit wordt een complexe puzzel door de huidige rijrichting en de draaicirkels van met name de gelede bussen.



3.6 Terneuzen – remise

Beeldvorming huidige situatie



Opstelplaatsen



Opstelplaatsen



Ingang remise



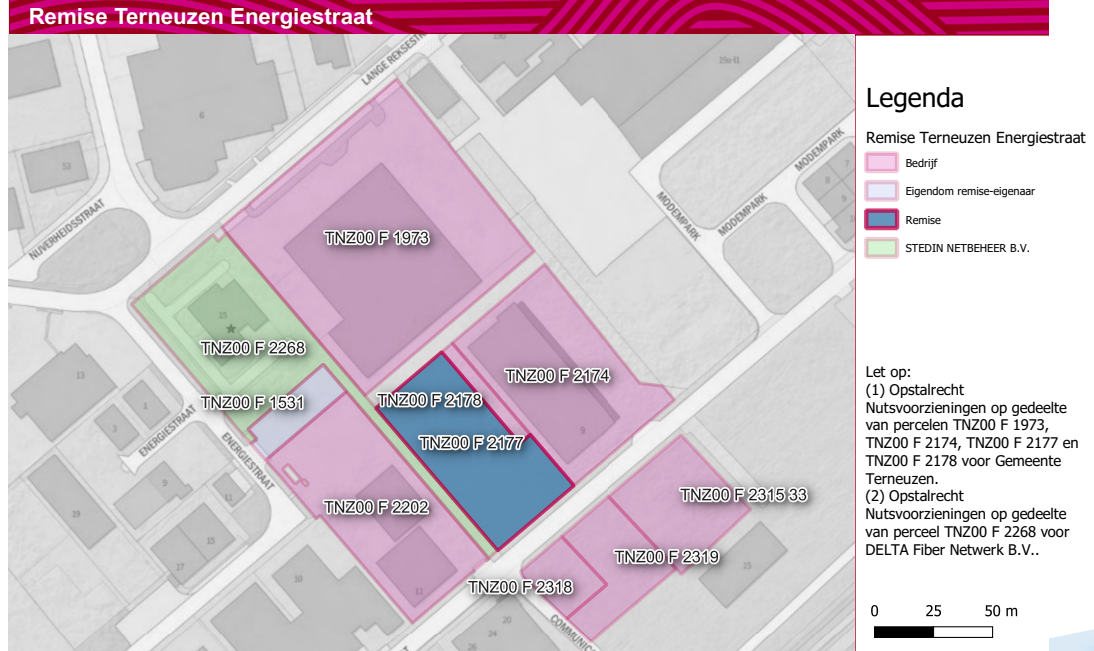
Uitgang remise + opstelplaatsen

3.6 Terneuzen – remise

Eigendomssituatie

Eigendomssituatie

- De percelen van de huidige remise (TNZoo F2177 en TNZoo F2178) zijn in privaat eigendom.
- Het hele terrein omvat ook TNZoo F1531 en TNZoo F2202.
- De eigenaar verhuurt het perceel TNZoo F1531 aan een andere partij. Het perceel TNZoo F2202 is niet in het bezit van dezelfde eigenaar.
- Het perceel ten noordwesten staat op naam van Stedin. Dit perceel betreft ook een strook die door de percelen van de remise loopt.
- De percelen ten noorden en noordoosten staan op naam van bedrijven.





Indicatie haalbaarheid

3.6 Terneuzen – remise

Aandachtspunten ruimtelijke inpassing

- Op dit terrein staan in de nacht 33 standaard bussen. De ruimte op de remise is hiervoor beperkt, dus de bussen staan heel krap opgesteld.
- De rijrichting is bepalend op dit terrein in de huidige situatie. De ingang ligt aan de zuidwestelijke kant (bij TNZoo F1531). De uitgang ligt aan de zuidoostelijke kant (bij TNZoo F2177).
- Een deel van het terrein wordt nu nog verhuurd aan andere partijen. Volgens Connexxion is er een mogelijkheid om dit deel ook te huren als dit tijdig bij de eigenaar wordt aangegeven.
- Een compactstation kan worden ingepast op meerdere locaties op het terrein, bijvoorbeeld waar nu tankinstallaties staan.
- Herinrichting alleen is niet voldoende om voor alle bussen laadinfrastructuur te plaatsen. Om alle 33 bussen op te stellen en te laden dient naar verwachting extra terrein gehuurd te worden.



Conclusie: Op het huidige terrein is inpassing complex:

- Het gehuurde gedeelte is te klein om 33 bussen op te stellen en te laden.
- Door extra ruimte op het terrein te huren (afstemming met eigenaar vereist) is de inpassing mogelijk wel te realiseren.



3.7 Zierikzee – remise

Beeldvorming huidige situatie



Ingang/uitgang remise



Opstelplaatsen



Opstelplaatsen



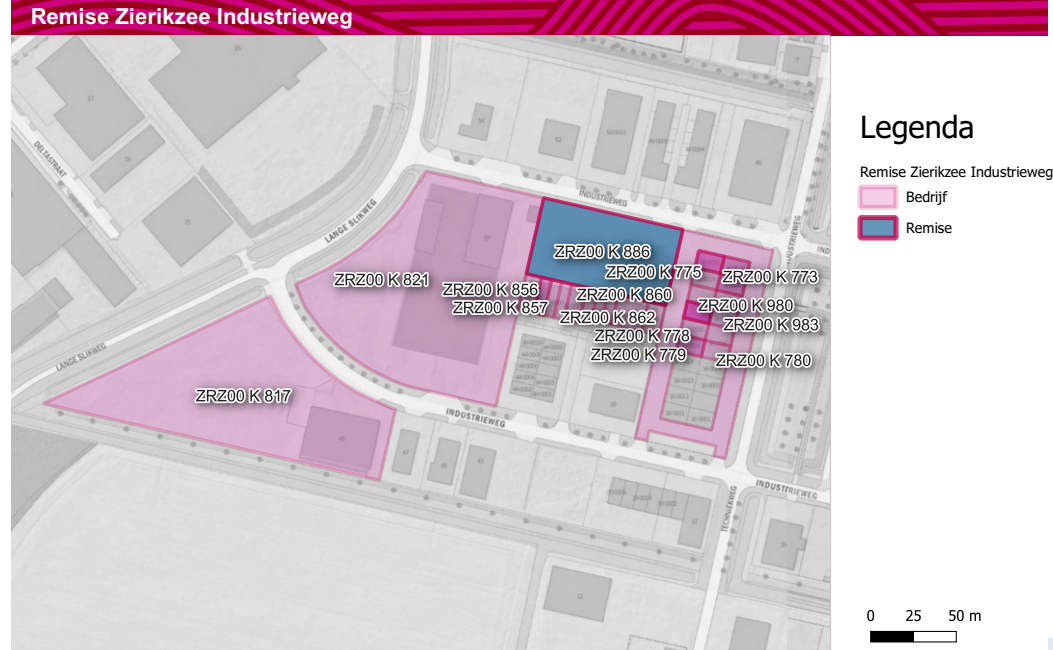
Opstelplaatsen

3.7 Zierikzee – remise

Eigendomssituatie

Eigendomssituatie

- Het perceel van de huidige remise is in eigendom van een taxibedrijf.
- Het perceel wordt ook gedeeld met het taxibedrijf. Connexion huurt het oostelijke deel van het perceel.
- De percelen ten oosten, zuiden en westen staan op naam van bedrijven.





Indicatie haalbaarheid

3.7 Zierikzee – remise

Aandachtspunten ruimtelijke inpassing

- Het terrein is eigendom van een taxibedrijf en wordt deels gebruikt voor het opstellen van bussen en deels voor het opstellen van taxi's. Daardoor kan niet het volledige terrein gebruikt worden voor het opstellen van bussen.
- Tanken en wassen gebeurt op een onderhoudslocatie verder op het bedrijventerrein.
- Momenteel staan hier 13 standaard bussen opgesteld (meeste 13,5m en aantal 12m-bussen). Er is niet veel meer ruimte over.
- Inpassing van laadinfrastructuur bij opstelplaatsen is met de huidige type bussen niet haalbaar zonder herontwerp van de locatie. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de draaicirkels en is, afhankelijk van het type bussen, mogelijk plaats voor minder bussen op de remise.
- Plaatsing van een compactstation lijkt het meest logisch naast de fiets- en scooterstalling, maar ook dat is onder voorbehoud van herontwerp.



Conclusie: de ruimte is beperkt op het deel van het terrein waar de bussen worden gestald, dus haalbaarheid van inpassing van laadinfrastructuur zal afhangen van het type bussen en wat qua herontwerp mogelijk is.



3.8 Goes – NS-station

Beeldvorming huidige situatie



Bushalte station



Bushalte station



Uitgang (linksonder), bufferstrook (rechts)



Ingang bushalte station



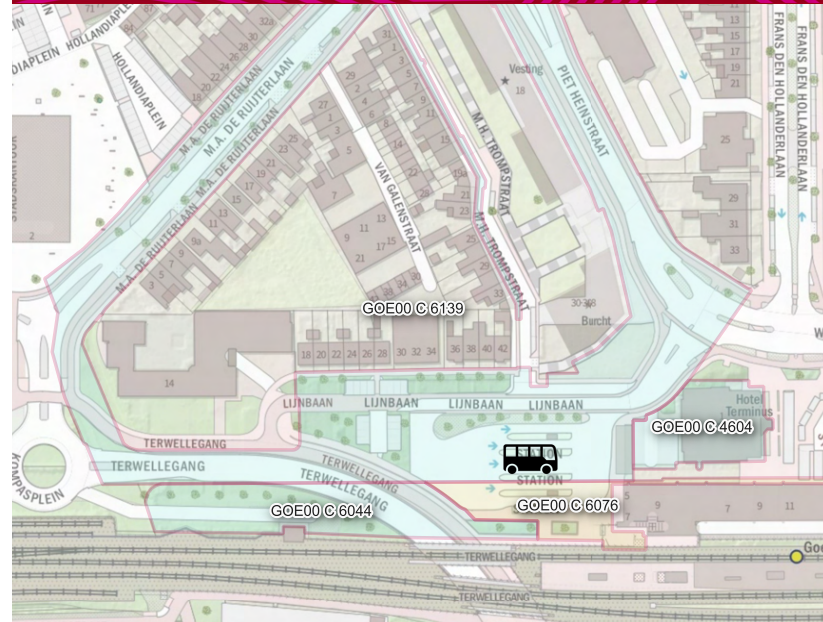
3.8 Goes – NS-station

Eigendomssituatie

Eigendomssituatie

- De bushalte van het station is deels in eigendom van de gemeente en deels in eigendom van NS Vastgoed.
- Ten noorden van de bushalte ligt een woonwijk met direct aan de weg langs het busseplein (de Lijnbaan) woningen en appartementen in privaat eigendom.

Busstation Goes



Legenda

- Busstation Goes
- Gemeente Goes
- NS Vastgoed B.V.



= potentiële locatie pantograaf(s)



Indicatie haalbaarheid

3.8 Goes – NS-station

Aandachtspunten ruimtelijke inpassing

- Aan één kant van het busseplein, de noordzijde, staan woningen en appartementen.
- Het deel rond de spoortunnel met groenstroken en -borders is recentelijk herontworpen met een duidelijke visie, waar naar verwachting niet zomaar aan getornd kan worden.
- Nabij het stationsgebouw is geen ruimte voor technische installaties zoals een compactstation en/of laadkasten voor (pantograaf)laders.
- Een pantograaflander kan het beste worden geplaatst op het middelste perron, waarnaast ruimte is voor een passerende bus.
- De enige optie voor het plaatsen van een compactstation en laadkasten lijkt de groenstrook bij de parkeerplaatsen voor vergunninghouders. Dit onder voorbehoud dat de gemeente akkoord gaat met deze inpassing.



Conclusie: dit is een complexe locatie om laadinfrastructuur te plaatsen vanwege de nabijheid van woningen en het ontwerp van het stationsgebied. Het middelste perron is het meest geschikt voor een eventuele lader.



3.9 Middelburg – NS-station

Beeldvorming huidige situatie



Bushalte station



Bushalte station



Bushalte station



Bufferzones station

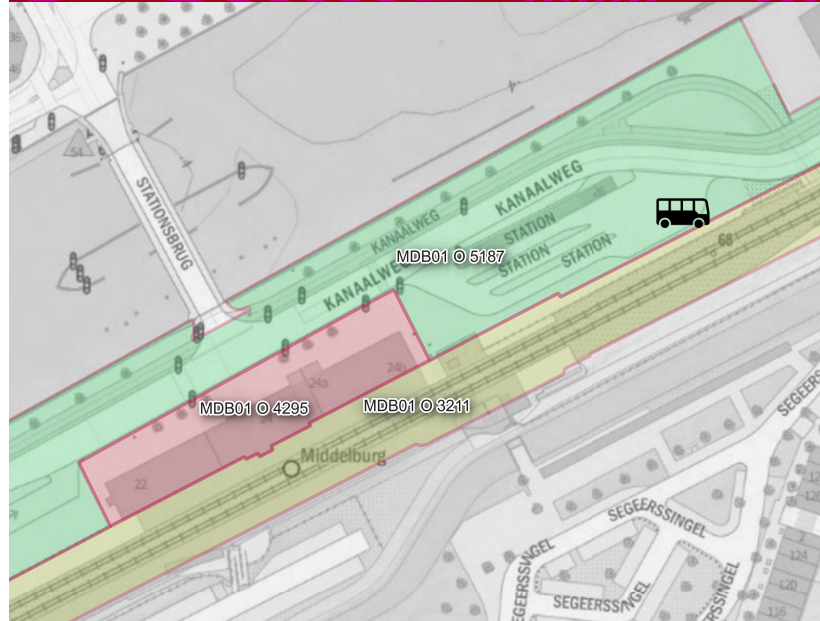
3.9 Middelburg – NS-station

Eigendomssituatie

Eigendomssituatie

- Het busseplein en de naastgelegen randweg is in eigendom van de gemeente.
- De strook op en langs het spoor is eigendom van ProRail (onder de naam RailInfratrust B.V.).
- Het perceel met het stationsgebouw is eigendom van NS Vastgoed.

Busstation Middelburg



Legenda

- Busstation Middelburg
- Gemeente Middelburg
- NS Vastgoed B.V.
- Railinfratrust B.V.

Let op:
Opstalrecht
Nutsvoorzieningen op
gedeelte van perceel
MDB01 © 5187 voor Delta
Energy B.V.



= potentiële locatie pantograaflader(s)



Indicatie haalbaarheid

3.9 Middelburg – NS-station

Aandachtspunten ruimtelijke inpassing

- De busbuffer lijkt de meest kansrijke plek om te laden. Daarvoor zou dan wel een bufferplek moeten worden opgeofferd voor 1 of 2 pantografen, terwijl in de huidige situatie de 3 bufferplekken regelmatig allemaal worden benut. Of dit een probleem vormt is afhankelijk van de dienstregeling in de nieuwe concessie.
- Een pantograaf op de stoep langs de busbuffer kan niet, want dit is binnen 7 meter uit het hart van het spoor (kernzone ProRail).
- Een compactstation zou kunnen op de plek van huidige scooter opstelplaats (precies op het deel in eigendom van de gemeente). Daarbij is het belangrijk dat dit minimaal 7 meter van het spoor is. Zeer waarschijnlijk vormt de boom dan een probleem voor de inpassing, zowel bovengrond als ondergronds. Hierover kan men in overleg met de gemeente.
- Laden op de perrons met overkapping is niet mogelijk. Op de andere perrons zou kunnen, maar de ruimte hiervoor is erg beperkt.
- Aan de zijde van stationsgebouw is het niet haalbaar om installaties te plaatsen in verband met het aanzicht en de looproutes.



Conclusie: de inpassing van een compactstation, laadkasten en pantograaflader(s) vormen een uitdaging op deze locatie. Overleg met de gemeente is noodzakelijk om tot een oplossing te komen.



3.10 Terneuzen – bushalte

Beeldvorming



Bushalte 1 (noord)



Middenstuk rotonde met bushalte 2 (foto vanaf bushalte 1)



Bushalte 2 (zuid)



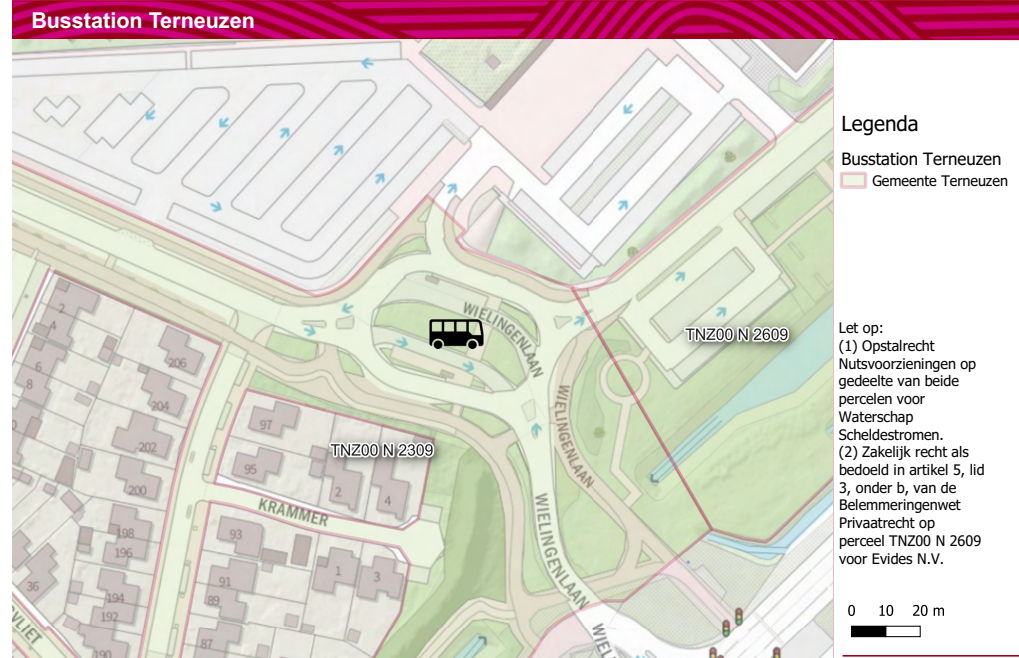
Middenstuk rotonde (foto vanaf bushalte 2)

3.10 Terneuzen – bushalte

Eigendomssituatie

Eigendomssituatie

- De bushalte is volledig eigendom van de gemeente.
- Ten noorden van de rotonde ligt het ZorgSaam ziekenhuis De Honte.
- Ten zuiden liggen woonwijken. Deze zijn in privaat eigendom.



= potentiële locatie pantograaflader(s)



Indicatie haalbaarheid

3.10 Terneuzen – bushalte

Aandachtspunten ruimtelijke inpassing

- De rotonde heeft twee aparte busbanen in het midden waaraan de bushaltes voor beide richtingen liggen.
- Binnen de rotonde is ruimte voor een compactstation. Het meest geschikt zou de grasstrook precies in het midden van de rotonde tussen de twee busbanen zijn.
- De ruimte voor een pantograaflader is krap op beide busperrons. De bushokjes zullen mogelijk verplaatst moeten worden.
- De woningen in de omgeving, aan de zuidwestkant, zijn voldoende afgeschermd, waardoor wat dat betreft geen probleem met inpassing te verwachten valt.



Conclusie: op deze locatie lijkt de inpassing van energie- en laadinfrastructuur haalbaar. De exacte locaties van een of meer pantograafladers vormen de belangrijkste uitdaging.



3.11 Zierikzee – carpool

Beeldvorming huidige situatie



Carpoolplaats (zuid)



Carpoolplaats (zuid)



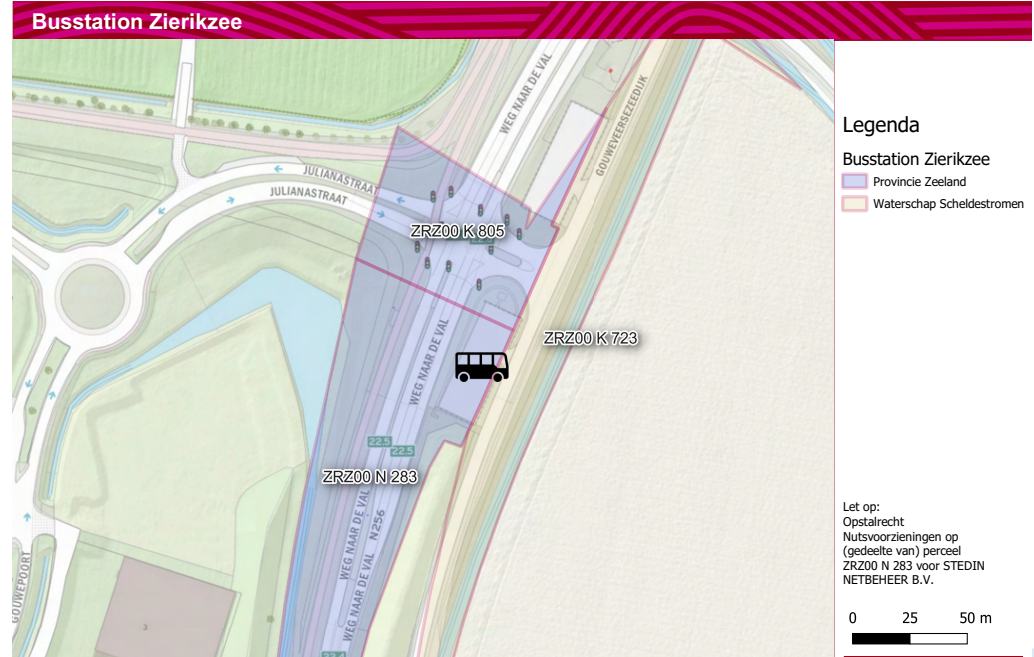
Afslag carpoolplaats

3.11 Zierikzee – carpool

Eigendomssituatie

Eigendomssituatie

- De carpoolplaats is eigendom van de provincie Zeeland.
- De dijkweg langs de carpoolplaats is in eigendom van Waterschap Scheldestromen.





Indicatie haalbaarheid

3.11 Zierikzee – carpool

Aandachtspunten ruimtelijke inpassing

- De beoogde locatie is een P+R locatie met 2 parkeerterreinen langs een parallelweg van de N256.
- De provincie geeft aan plannen te hebben om het zuidelijke parkeerterrein te herontwerpen als bushalte. Bij dit herontwerp dient dan ook rekening te worden gehouden met de inpassing van laadinfrastructuur, zowel laders als het compactstation en eventuele laadkasten.
- Snelladen op/langs de parallelweg is geen veilige optie.
- Langs het parkeerterrein aan de noordzijde staan 2 kleine bomen en deze ligt ook nabij een fietstunnel. Deze locatie is daardoor minder geschikt dan het terrein aan de zuidzijde.



Conclusie: indien de carpool plek wordt herontworpen is inpassing van laadinfrastructuur op het terrein aan de zuidzijde naar verwachting relatief eenvoudig.





4. Conclusies en aanbevelingen



Conclusies en aanbevelingen

Conclusies

- Laden op de remises wordt een zeer complexe uitdaging indien dezelfde vloot wordt gehandhaafd:
 - Op bijna alle remises wordt al maximaal gebruik gemaakt van de beschikbare ruimte.
 - Vooral Terneuzen, Sint Maartensdijk en Middelburg hebben beperkte ruimte en een grote vloot. Op deze remises liggen de grootste uitdagingen.
 - Oostburg heeft veel ruimte maar ligt niet centraal in Zeeland. Dit is daarom geen ideale stalplaats voor veel buslijnen.
- Pantograafladen bij bushalte Terneuzen en de huidige carpoolplaats Zierikzee lijkt haalbaar, maar is bij de stations van Goes en Middelburg complex door de beperkte ruimte voor het plaatsen van installaties en laders op en rond het busseplein.

Aanbevelingen

- Extra terrein huren kan op sommige remises uitkomst bieden. Zoek vroeg contact met de eigenaren.
- Neem herontwerp van remises en bushaltes mee in plan van aanpak voor ZE busvervoer.



Contact



Pilotenstraat 18-D
1059 CJ Amsterdam

 info@evconsult.nl



www.evconsult.nl