



Vlaanderen
is veilig onderweg

STRATEGISCH NETPLAN DIENSTENZONES

C | SITES

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

Dossiernummer

P.009684

Datum

april 2026

OPDRACHTGEVER

AGENTSCHAP **WEGEN & VERKEER**

Contactpersoon:

Tom Debruyne

OPDRACHTNEMER

Tractebel

Van Immerseelstraat 66

2018 Antwerpen

Contactpersoon:

Ewald Wauters (ewald.wauters@tractebel.engie.com)

Auteurs

Ewald Wauters - Anneleen Dhondt - Jorg Roets

TRACTEBEL

Vlaanderen
is veilig onderweg

INHOUD

samenvatting abstract	4
A. UITGANGSHOUDING	6
B. CONCEPTEN	8
C. INRICHTING	3
D. NEGEN SITES	24
1. Mannekensvere	26
2. Oekene	30
3. Wetteren	36
4. Kruibeke	40
5. Waarloos	44
6. Ruisbroek	48
7. Halle	54
8. Tessenderlo	56
9. Rotselaar	62
E. IMPACT OP HET NETWERK	66

Negen sites van binnenkort vrijkomende concessies werden geselecteerd om op basis van de principes uit het netplan een nieuwe lay-out te krijgen. Deze nota verduidelijkt algemene uitgangshouding bij deze ontwerpen, zodat de lezer op basis hiervan voor elke dienstzone een ontwerp kan opmaken in dezelfde geest en volgens dezelfde kwaliteitsprincipes.

SAMENVATTING

In deelrapport A werd het vorige netplan geanalyseerd, samen met de huidige situatie op het terrein en de relevante toekomstige trends waarmee rekening moet worden gehouden. Op basis daarvan zijn verschillende knelpunten en kansen geïdentificeerd die de basis vormen voor de nieuwe visie. Deze visie werd verder uitgewerkt in deelrapport B, zowel op netwerkniveau als voor de individuele sites.

Dit deelrapport C focust op het concrete ontwerp van de sites, zodat ze aansluiten bij de vooropgestelde ontwikkelingsrichtingen. Eerst worden de belangrijkste uitgangspunten kort toegelicht: leesbaarheid, duurzaamheid, flexibiliteit, kwaliteit en zelfregulatie. Deze geactualiseerde uitgangspunten leiden tot conceptuele ontwerpprincipes en ontwerpkeuzes, die in een tweede deel worden uiteengezet.

Vervolgens komt een reeks praktische inrichtingsprincipes en ontwerpelementen aan bod, zoals parkeersystemen, de centrale strip en afvalbeheer. Tot slot worden negen sites van binnenkort vrijkomende concessies op schetsniveau uitgewerkt op basis van deze principes. Met de beschreven concepten en voorbeeldontwerpen kan de lezer voor elke dienstzone binnen het netwerk een ontwerp opstellen dat dezelfde visie en kwaliteitsprincipes volgt.

A. UITGANGSHOUDING

LEESBAARHEID / HERKENBAARHEID

De bestaande dienstenzones hebben een sterk verschillende lay-out en blinken vaak niet uit in leesbaarheid. Dit leidt tot de nood aan een veelheid aan signalisatie om de aangeboden diensten, toegelaten voertuigen, interne circulatie... aan te geven aan bestuurders. De latere toevoeging van nieuwe diensten -zoals elektrisch laden- leidt vaak tot verwarring. Door korte toeritten moet deze informatie bovendien zeer snel door de bestuurders worden verwerkt. Dit probleem wordt nog versterkt door de sterk verschillende lay-out van dienstenzones en de beperkte herkenbaarheid van de verschillende concepten.

Bij het herinrichten van nieuwe dienstenzones wordt een helder en leesbaar concept naar voren geschoven, zowel qua uitrusting als qua organisatie.

Zo behoort het van bij het oprijden duidelijk te zijn waar welk voertuigtype heen kan, en wordt de keuze tussen de verschillende aangeboden functies pas later gemaakt. Op elke dienstzone is elk voertuigtype welkom en er wordt eenzelfde minimale dienstverlening voorzien, zodat een bestuurder weet wat te verwachten bij het oprijden van dienstzone.

DUURZAAMHEID

Op vlak van duurzaamheid zetten we in op verschillende thema's: duurzaam materiaalgebruik, ruimtelijk rendement, waterzuivering en energiebeheer. Dienstenzones spelen een belangrijke rol in de energievoorziening van het mobiliteitssysteem. Steeds vaker wordt deze rol gekoppeld aan energieopwekking (bv. windmolens, zonnepanelen) of de opslag van elektriciteit. De waterkringloop dient maximaal gesloten te worden, al was het maar om te voldoen aan de steeds strengere reglementering terzake.

Duurzaam materiaalbeheer houdt ook in dat de infrastructuur van de site een lange levensduur heeft: bij elke overgang van concessie alle verhardingen aanpassen, is weinig efficiënt. In de concepten gaan we er dan ook van uit dat de basisinfrastructuur (rijbaan, parkeervakken) een vast kader vormt voor opeenvolgende concessies. Hierdoor kan ze robuust en duurzaam aangelegd worden, wat eveneens het onderhoud vergemakkelijkt.

Het beperken van de aanwezige restruimtes draagt bij aan een efficiënte organisatie van het onderhoud: de ruimte wordt zo efficiënt mogelijk georganiseerd, waardoor grotere en logisch vormgegeven elementen ontstaan. Dit komt niet alleen de leesbaarheid en het ruimtegevoel op de site ten goede, ook het onderhoud laat zich makkelijker organiseren.

FLEXIBILITEIT

De lange looptijd van de concessies vraagt om een grotere flexibiliteit in de inrichting. Zo kan sneller worden ingespeeld op de veranderende markt-omstandigheden: nieuwe brandstoffen, nieuwe distributieconcepten, nieuwe voertuigen, ... Daarom is het op langere termijn wenselijk om ook de uitbreiding of inkrimping van een dienstenzone relatief eenvoudig te kunnen realiseren. Op deze manier kan er omgegaan worden met de onzekerheden die inherent zijn aan de lange tijdshorizonten waarop de dienstenzones functioneren: welke effecten heeft de toenemende vergrijzing, zorgt de technologische evolutie voor meer of net minder transport, welke effecten hebben zelfrijdende voertuigen op de inrichting van dienstenzones en de nood aan (vrachtwagen) parkings...?

Deze flexibiliteit kan worden gerealiseerd door een robuuste indeling van de sites, logische circulatie, grote parkeerterreinen die eenvoudig kunnen heringedeeld worden, een zone waar verschillende diensten naast elkaar kunnen georganiseerd worden, ...

KWALITEIT/ IDENTITEIT

De (ruimtelijke) kwaliteit van heel wat dienstenzones laat te wensen over. In het netplan is dan ook heel wat aandacht voor kwaliteit, waardoor zowel de individuele dienstenzones als het gehele netwerk een eigenheid kunnen ontwikkelen. Plekken die een zekere identiteit uitstralen, zijn minder gevoelig voor vandalisme, sluikstorten... aangezien de gebruikers zich de zones kunnen 'eigen maken' en zich er thuis kunnen voelen. Ook sociaal is het van belang om de nodige kwaliteit te bieden; de dienstenzones zijn immers een belangrijke verblijfsruimte voor de vrachtwagenchauffeurs, die momenteel soms in mensonterende omstandigheden leven.

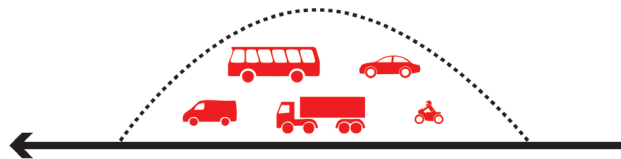
De focus op kwaliteit uit zich in het voorzien van een kwalitatieve publieke ruimte, door het voorzien van duidelijk leesbare, voldoende grote verblijfsruimtes, het gebruik van kwalitatieve materialen en het vooropstellen van kwalitatieve architectuur voor de verschillende gebouwen. Bij het toewijzen van de concessies dient hiermee nadrukkelijk rekening te worden gehouden. Ook de omgevingsaanleg vormt hierbij een belangrijk aandachtspunt

ZELFREGULEREND

Handhaving op de dienstenzones is geen vanzelfsprekend gegeven, gezien de snelle roulatie van de gebruikers, de complexe, verspreide verantwoordelijkheden en de erg diverse gebruikersgroepen. Vandaar dat het van belang is om een systeem te ontwerpen dat zo veel mogelijk zelf-regulerend is: het moet voor iedereen meteen duidelijk zijn welk gedrag er van hem of haar verwacht wordt, en dit moet ook het meest logische gedrag zijn vanuit het standpunt van de gebruiker. Een belangrijk aspect hiervan is ook het voorzien van vandalismebestendig meubilair en inrichtingen.

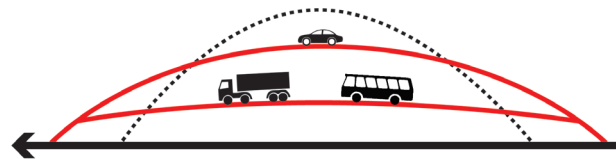
Deze zelfregulatie wordt verkregen door het voorzien van duidelijk leesbare systemen, het onmogelijk maken van foutparkeren door het parkeerterrein zo in te richten dat enkel in de parkeervakken geparkeerd kan worden zonder de rijweg te blokkeren, robuust meubilair en robuuste weginrichting te voorzien, ... De sociale controle wordt zo veel mogelijk vergroot door het combineren van allerlei diensten in een overzichtelijke centrale zone, waardoor deze ook bij geringe drukte toch de indruk geeft dat er andere gebruikers aanwezig zijn en elkaars gedragingen kunnen zien.

B. CONCEPTEN



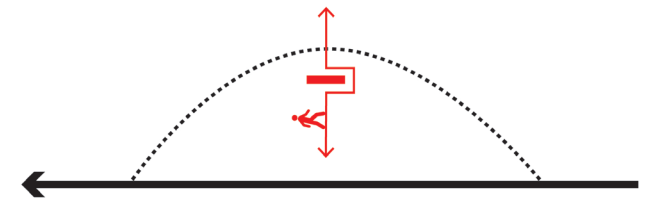
ELKE DIENSTENZONE IS VOOR IEDER VOERTUIG TOEGANKELIJK

Elk type voertuig (moto - auto - bestelwagen - bus - vrachtwagen - vrachtwagen met uitzonderlijke afmetingen - koelwagen - ...) dat op de snelweg is toegelaten is in principe op iedere dienstenzone welkom. Er worden geen dienstenzones meer voorzien voor één type voertuig (vb. vrachtwagens).



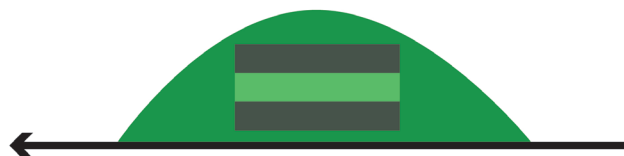
CONSEQUENTE OPDELING TUSSEN AUTO'S EN VRACHTWAGENS/ BUS

Vanaf de afrit wordt zo snel mogelijk een opdeling tussen auto's (< 3.5 ton) en vrachtwagens/bussen (>3.5 ton) gemaakt. In de praktijk zal dit veelal gebeuren door het plaatsen van verbodsborden en een aangepaste weginrichting. Er wordt op het terrein zelf geen menging van deze verkeersstromen mogelijk gemaakt, de circuits zijn gescheiden.



AANSLUITING OP LOKAAL NETWERK DMV SLUIS

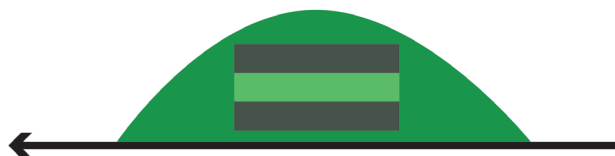
De dienstenzone is volledig afgesloten van het lokale wegennet zodat ze niet gebruikt kan worden als oneigenlijke op- of afrit. Voor werknemers kan een verbinding voor voetgangers worden voorzien via een sluis die enkel langzaam verkeer toelaat. Als voorwaarde geldt dat deze verbinding geen extra verkeer mag genereren door bij voorbeeld het ontstaan van significante carpool-bewegingen.



CASCO MET AFGEBAKENDE ZONES

Er wordt een duurzaam casco (= harde infrastructuur) vooropgesteld als kapstok voor de inrichting. Dit casco bestaat uit een eenduidige ontsluiting en duidelijk bestemde zones voor bv. auto- en vrachtwagenparkings, restzones worden vermeden. Bij een herinrichting kan de harde infrastructuur worden behouden terwijl de middenstrip of andere zones frequenter worden heringericht.

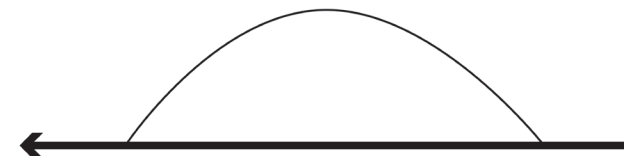
Dit houdt in dat gebouwen/ installaties op quasi dezelfde plaats herbouwd dienen te worden bij hernieuwing van de concessie. Aangezien de infrastructuur grotendeels kan gerecupereerd worden, zal de totale renovatie minder lang duren dan een volledige herbouw. Het is dan ook noodzakelijk om de ondergrondse inrichting zo flexibel mogelijk in te richten (leidingkokers, ...).



SCHIKKING BINNEN HUIDIGE CONTOUR

In eerste instantie is het de bedoeling om binnen de huidige contouren van de dienstenzones te blijven. Naargelang de dimensies van het terrein kunnen de deelzones (vrachtparking, autoparking, tankstation, rustzone...) naast elkaar of langs elkaar worden geschikt.

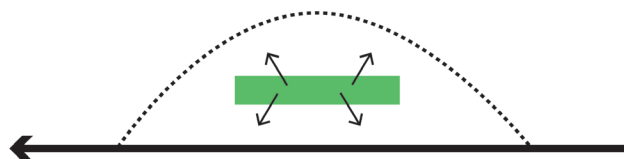
Enkel wanneer de vooropgestelde kwaliteit, flexibiliteit en capaciteit niet kan worden gehaald, kan worden gekeken naar een uitbreiding van het terrein.



OMVORMING NAAR DUURZAAM CASCO

De omvorming naar een duurzaam casco betekent niet altijd een volledig nieuwe inrichting. Er zijn verschillende gradaties mogelijk, afhankelijk van de kwaliteit van de onderlagen en fundering:

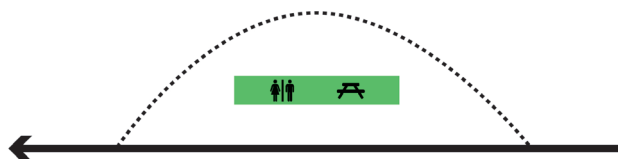
1. Wegknippen van infrastructuur (waar de dienstenzone momenteel bijna volledig verhard is, bv. Waarloos);
2. Hergebruiken van wegenis (waar een logische/ gelijkaardige ontsluiting aanwezig is, bv. Rotselaar);
3. Tabula Rasa (waar de huidige inrichting niet strookt met het vooropgestelde casco, bv. Mannekensvere).



ALLE DIENSTEN IN CENTRALE STRIP

Alle diensten worden in een centrale zone voorzien. Dit is een kwaliteitsvolle groene zone, ingericht als een park met verschillende elementen. Door de centrale ligging en openheid is deze maximaal bereikbaar voor alle bezoekers (vrachtwagens - bussen - auto's) en leveranciers. Door de diensten en groene ruimte te concentreren daalt het onderhoud en is er meer sociale controle.

De functies die hier voorzien worden, hebben in principe enkel voorkanten. De technische ruimtes, loskades... worden zo veel mogelijk inpandig voorzien.



MINIMUM = BASISSANITAIR, ELEKTRISCH LADEN EN RUSTEN

Alle dienstenzones bieden een minimum aan functies: voldoende parkeerplaatsen voor vracht- en personenwagens, basis sanitair -te bereiken via een comfortabele route-, elektrisch laden, rustplaatsen, drinkbaar water en een AED-toestel (Automatische Externe Defibrillator). Uiteraard zijn ook voldoende (grote) vuilbakken voorhanden.



DIENSTEN GEORDEND VOLGENS VERBLIJFSDUUR

De verschillende diensten worden geordend naar gelang de verwachte verblijfsduur. Stop & Go activiteiten worden vooraan gesitueerd (tankstation, shop), activiteiten met langere verblijfstijd (restaurant, picknick...) meer naar achteren in de strip. Het bundelen van diensten in één gebouw heeft voordelen inzake beheer. De interne organisatie van het gebouw kan ook volgens het concept van de verblijfsduur worden gestructureerd. Zo worden gebruikers met een langere verblijfsduur ook gestimuleerd om meer naar achteren te parkeren, en blijven de rolatieparkings maximaal beschikbaar voor de (zeer) korte parkeerders.



TWEE DUIDELIJK AFGEBAKENDE PARKEERVAKKEN

Er worden duidelijk afgescheiden parkings voorzien: een voor personenwagens (<3,5 ton) en één voor vrachtwagens, bussen en grote bestelwagens). De parkeervlakken zijn zo ingericht dat ze eenvoudig opnieuw in te delen zijn door de belijning aan te passen. Voor voertuigen met bijzondere afmetingen worden langspaarkeerstroken voorzien. Het parkeervlak is duurzaam verhard, restruimtes worden vermeden. Doordat ze goed afgescheiden zijn is het eenvoudig ze tijdelijk af te sluiten en/of bewaken. De compactheid en een logische indeling zorgen ook voor een goed overzicht voor de toekomstige parkeerders, die zo snel de vrije plaatsen vinden.



PARKEERCAPACITEIT

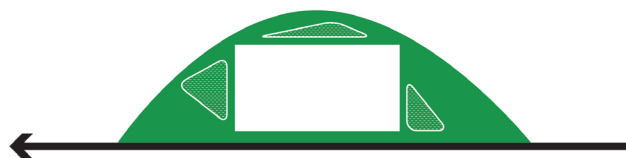
De beschikbare parkeercapaciteit dient zo efficiënt mogelijk te worden gebruikt en foutparkeren moet worden vermeden. Hiertoe is een goed overzicht van de parking noodzakelijk: terugkeermogelijkheid bij grotere parkings, concentratie van alle parkeerplaatsen voor een bepaald voertuigtype op 1 locatie, registratie en/of communicatie van de beschikbare capaciteit, ... Uitbreidingsmogelijkheden buiten de huidige contour mogen niet worden gehypothekeerd op dienstenzones waar wordt ingezet op vrachtverkeer.



LOCATIE PARKEREN AFHANKELIJK VAN ROL IN HET NETWERK

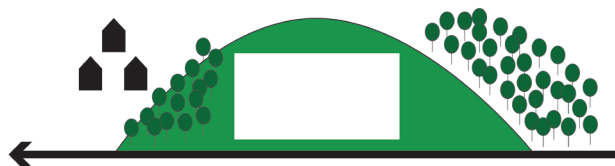
De parkeerplaatsen voor vrachtwagens worden naar gelang de gewenste focus van de dienstzone langs de snelweg of aan de buitenzijde van de dienstzone gepositioneerd.

- Op een dienstzone met focus op vrachtverkeer wordt de parking aan de buitenzijde gerealiseerd. Dit biedt maximale uitbreidingsmogelijkheden en rust voor overnachtende vrachtwagenchauffeurs;
- Op een dienstzone met focus op forenzen/toeristen wordt de vrachtwagenparking langs de snelweg voorzien. Dit geeft de mogelijkheid om de dienstzone beter te integreren in de omgeving.



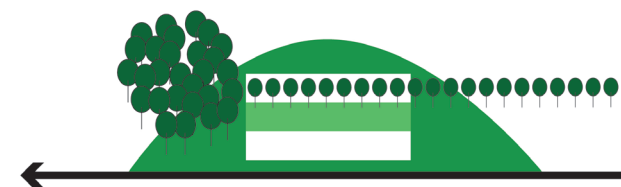
RAND COMPENSEERT VERHARDING

De groene rand wordt extensief beheerd en is in principe niet toegankelijk. Door de keuze aan beplanting (bv. halfhoog gras) wordt het betreden ervan ontmoedigd. Hierdoor vormt deze een groot contrast met de centrale strip met intensief beheer en verschillende inrichtingselementen. Deze groene rand compenseert de grote hoeveelheid verharding. Er is ruimte voor zuivering van het (hemel)water, neveninstallaties (GSM-mast, windmolen...), buffering van water...



ZICHTBARE RAND

De rand van de dienstenzone bestaat uit een fysieke omheining zodat controle/ handhaving op het terrein mogelijk is. Een eventuele opening naar de lokale wegeis (personeelsparkeergarage, fietsdoorgang...) wordt voorzien van een poort zodat de zone kan afgesloten worden. De rand wordt voorzien van opgaand groen (struikgewas, bomen...) als een visuele buffering naar de omgeving gewenst is en dit niet buiten de dienstenzone kan worden gerealiseerd. In de andere gevallen (geen visuele buffering nodig of buffering buiten zone mogelijk) is de groene rand goed overzichtelijk (ifv. sociale controle en onderhoud).



AANSLUITING MET OMGEVING

De inrichting van de rand bepaalt de perceptie van de dienstenzone vanuit de omgeving, en de beleving van het landschap vanuit de dienstenzone. De omliggende omgeving zal bepalen of de dienstenzone bij voorkeur wordt afgeschermd (vb. nabij een woonzone), wordt geassimileerd in de omgeving (vb. in waardevolle omgeving) of wordt gearticuleerd (vb. in industriezone). In de rand kunnen ook uitsparingen worden gemaakt zodat vanop de parkeergarage en centrale strip een vista op de omgeving wordt gemaakt.

C. INRICHTING

PARKEREN

Zowel voor vrachtverkeer als personenvoertuigen zijn **verschillende opstellingen mogelijk** (parallel, haaks of schuin). De parkeerplaatsen kunnen rechtstreeks op de hoofdontsluiting aantakken of op een parallelle as, afhankelijk van de capaciteit.

Er dienen comfortabele parkeerplaatsen **met diverse afmetingen** te worden voorzien. Het vademecum duurzaam parkeerbeleid wordt gevolgd. Haakse en gestoken parkeerplaatsen meten minimaal 2,5 x 5 meter (incl. overhang). Langsparkeervakken zijn minimaal 6 meter lang en 2 meter breed. Parkeerplaatsen voor andersvaliden (nabij de centrale zone) zijn 3,5 meter breed. Caravans en kleine bestelwagens kunnen terecht op een strook voor langsparkeren zonder afgebakende plaatsen met een breedte van 2,5 meter. Voor vrachtwagens zijn parkeerplaatsen 3,5 meter breed en 18 meter lang. Voor vrachtwagens met bijzondere afmetingen wordt een langsparkeerstrook met een breedte van 3 meter voorzien. Voor bussen worden parkeerplaatsen voorzien met verhoogde perrons. De parkeerplaatsen zijn 3 meter breed. Voor moto's worden geen afzonderlijke parkeerplaatsen ingetekend. Zij kunnen gebruik maken van de gewone personenwageningparking.

Het is belangrijk de parkeerplaatsen zo te ontwerpen dat **foutparkeren onmogelijk** is:

- Autoparkeerplaatsen onderbreken met verhoogd tusseneiland zodat de lengte wordt beperkt (en dus niet toegankelijk voor vrachtwagens);
- Geen pechstrook aan de op- en afrit of duidelijk afgebakend;
- Breedte rijbanen zo dat foutparkeren de doorgang onmogelijk maakt;
- Duidelijk aangeven waar parkeren niet is toegelaten (arcering, andere textuur...);
- Hoogtebegrenzer voor parking personenwagens.



Gestoken parkeren onder 45° met verhoogde tussenberm (Bonn)



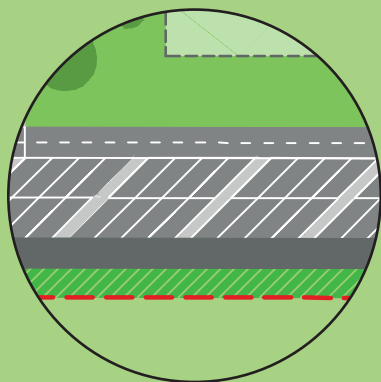
Ruimte zone voor andersvaliden naast parkeerplaats



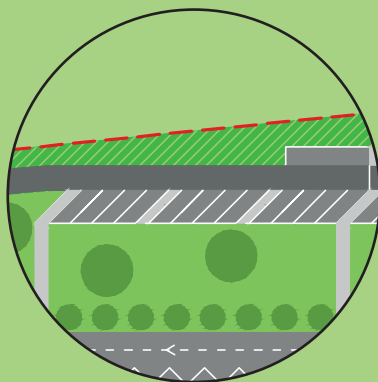
Afscherming tegen foutparkeren (Bonn)



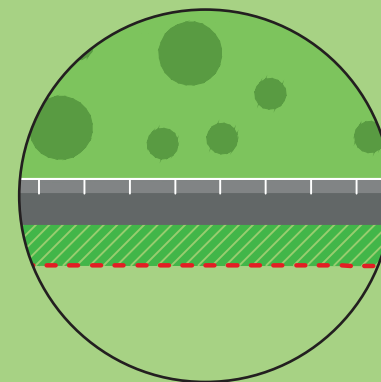
Hoogtebegrenzer



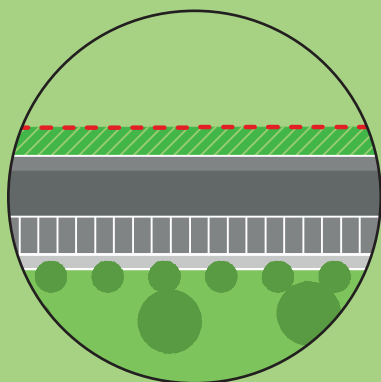
Gestoken parkeren (45°) achter elkaar met verhoogde tussenbermen (>extra capaciteit voor caravans en mobilhomes, ...)
BRECHT



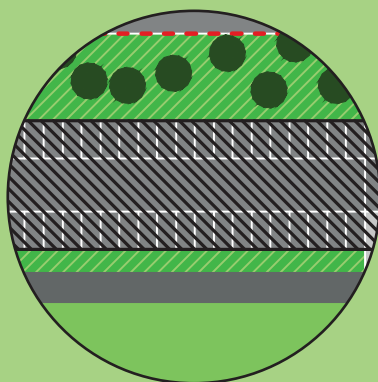
Gestoken parkeren (45°) met verhoogde tussenbermen (> geen oneigenlijk gebruik door vrachtwagens)
GENTBRUGGE



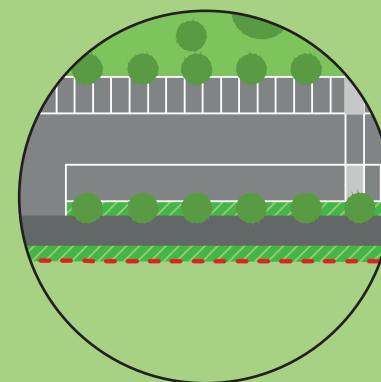
Langsparkeren (> indien weinig capaciteit vereist)
MARKE



Haaks parkeren op de hoofdontsluiting (> bij beperkte ruimte)
HOEGAARDEN



Haaks parkeren onder constructie met PV-panelen (> geen oneigenlijk gebruik door vrachtwagens)
RANST



Langsparkeren voor langere voertuigen (> caravans, bestelwagens,...)
JABBEKE

Een **beschaduwde parking** biedt extra comfort aan geparkeerde wagens. Dit kan worden gerealiseerd door middel van bomen, overdekking of met PV-panelen. Bijkomende voordelen (van deze laatste twee mogelijkheden) zijn het feit dat deze parkeerplaatsen niet door hogere voertuigen kunnen worden ingenomen en de opvang van proper hemelwater. Ook voor vrachtwagens biedt een overdekte parking voordelen voor de gebruikers.

Op routes met veel koeltransport kunnen **stroomconnectiepunten** worden voorzien.

Een **overzicht van beschikbare parkeerplaatsen** kan helpen om de parking efficiënt in te vullen. Dit kan door de parkeerplaatsen goed zichtbaar te maken, een terugkeerbeweging mogelijk te maken, vrije plaatsen aan te duiden met LED-lamp (groen-rood) of het aantal beschikbare plaatsen te monitoren en aan te geven langs de rijweg.

Om het comfort van overnachtende truckchauffeurs te verhogen kunnen geluidsschermen worden aangebracht langs de snelweg.

Literatuur:
Vademecum duurzaam parkeerbeleid (Deel 7, Ontwerprichtlijnen en parkeersystemen) – MOW, Afdeling Beleid, mobiliteit en Verkeersveiligheid, Vademecum Motorrijdersvoorzieningen – Agentschap Wegen en Verkeer



Busstop met verhoogd platform



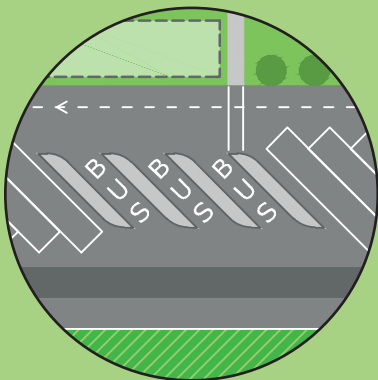
Parkeren tussen bomen



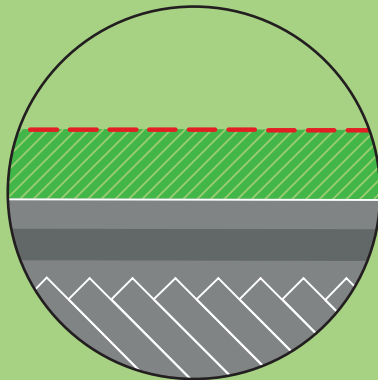
Stroomconnectiepunten voor vrachtwagens (2017, Oostenrijk)



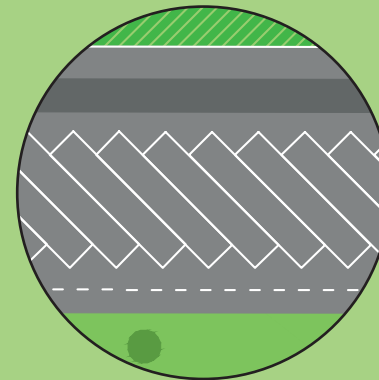
Parking information system (A9 Nuremberg - Munchen, D)



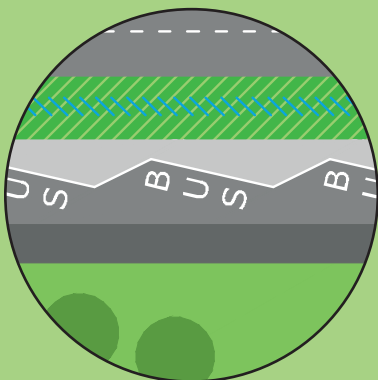
Gestoken busparkeerplaatsen (30°/45°) met platform
(> comfortabel in-en uitstappen)



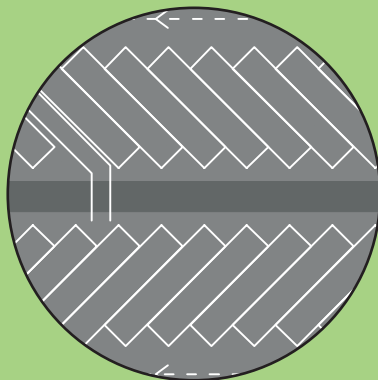
Langsparkeren voor langere vrachtwagens
(> kan ook worden ingericht voor weegbrug en aanhorigheden)
GENTBRUGGE



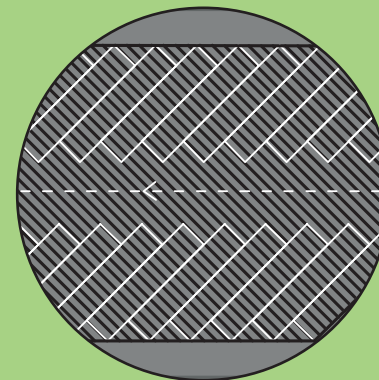
Gestoken parkeren (30°/45°) voor vrachtwagens
BRECHT



Zaagtandperron voor bussen
JABBEKE



Visgraatopstelling vrachtparkeren (30°/45°)
RANST



Visgraatopstelling vrachtparkeren (30°/45°)
onder constructie met PV-panelen
TESSENDERLO

CENTRALE STRIP

De centrale strip bestaat uit een **groene onderlegger** (intensief beheerd grasland) met verschillende functies: toiletpaviljoen, restaurant en shop, picknickplaatsen, ... Er is een padenstructuur aanwezig die de paviljoenen voor iedereen toegankelijk maakt. In principe hebben alle paviljoenen enkel voorkanten, en worden technische installaties inpandig of ingesprongen op het dak voorzien. De inplanting is dusdanig dat de nodige leveringen kunnen plaatsvinden met minimale hinder voor de bezoekers.

De **randen van de centrale strip** kunnen worden afgebakend (bomenrij, wadi, heesters,...) zodat de strip een introverter karakter krijgt en een aangename verblijfsruimte wordt.

Er wordt een **divers aanbod aan meubilair** aangeboden: lange zitbanken, picknicktafels, zit-objecten,... Dit meubilair bestaat uit robuuste, duurzame materialen. Er dienen voldoende zitplaatsen in de schaduw te worden voorzien (bomen, pergola,...).



Drinkfontein (Aire)



Beschutting in de schaduw van bomen (Parc De La Villette, Parijs)



Betonnen zitelement (Jardin Jeol)

TOILET(PAVILJOEN)

Op alle dienstenzones wordt **basissanitair** voorzien: urinoirs, wastafel, (andersvaliden-)toilet en drinkbaar water. De toiletruimtes aangrenzend aan de snack of restaurant kunnen bijkomende services leveren: verzorgingskussen, douches... Dit sanitair is voor iedereen toegankelijk en kan betalend zijn. Voor de spoeling van de toiletten kan regenwater worden aangewend.

Indien geen hoofdgebouw aanwezig is, wordt in de centrale zone een toiletpaviljoen voorzien. Het paviljoen is duidelijk herkenbaar en goed verlicht. Alle sanitaire toestellen zijn **robuust, duurzaam en eenvoudig te onderhouden**. Extra hoekjes en kantjes worden vermeden, het aantal materialen wordt beperkt. Er is een beschutte ruimte waar de handen kunnen worden gewassen (afdak of binnenruimte) en drinkwater voorhanden is.

Door **registratie van het aantal bezoekers** kan de netheid van het sanitair worden ingeschat, zodat de reiniging tijdig gebeurt en toiletpapier tijdig aangevuld.

Bij een grote capaciteit op de vrachtwagenparking kan bijkomend ook daar een sanitair paviljoen worden voorzien met toiletten en douches.

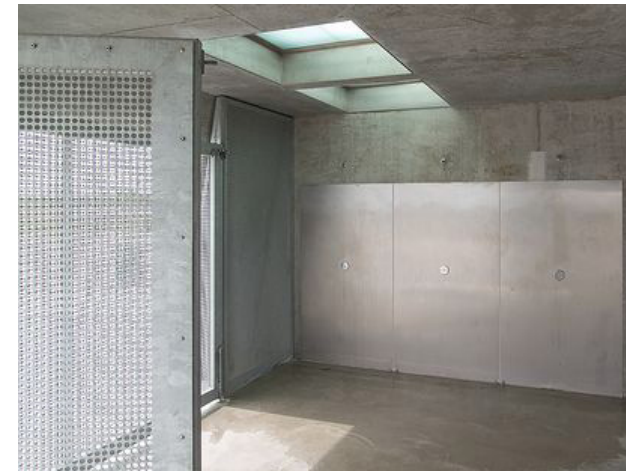
Literatuur:
Toegankelijkheid publieke gebouwen – Sanitair (Agentschap Toegankelijk Vlaanderen)



Rest stop Hereiane, 2007 (3RW Arkitekter, Norwegen)



Public toilets, 2015 (LANZA atelier, ME)



Amager Strandpark Bunkers, 2005 (Hasløv & Kjærsgaard, DK)



Volautomatisch sanitair voor vrachtwagenchauffeurs, 2010 (Antwerpen, B)

AFVAL

In de centrale zone worden **grote afvalcontainers voorzien voor selectieve inzameling**. Deze kunnen (deels) ondergronds worden voorzien zodat de capaciteit wordt vergroot. De afvalcontainers worden zo geplaatst dat er één zichtbaar is vanop elke parkeerplaats. De inhoud van de container kan worden gemonitord zodat deze tijdig wordt geleidigd.

De **zone rondom de containers** is goed verlicht en verhard zodat eenvoudig rondom kan geveegd worden. De containers zijn eenvoudig bereikbaar voor een vrachtwagen (i.f.v. lediging).

Door **sociale controle te vergroten** wordt minder zwerfval geproduceerd. Alle activiteiten worden in de grote centrale zone geconcentreerd, deze is voldoende verlicht. Eventueel kan camerabewaking worden voorzien.

Een **hondentoilet met zakjesverdelers** en afvalbak is aangewezen op elke dienstzone.

In de parkeerzones zelf worden best **kleinere vuilbakken** voorzien, zodat verpakkingen van net in de shop gekochte snacks en dergelijke meteen correct weggegooid kunnen worden.



Grote capaciteit, selectieve verzameling (F)



Ondergrondse container (D)



Lediging vuilniscontainer snelwegzone (NL)



Vuilbakken nabij picknickbanken, Minderhout

ELEKTRISCH LADEN

De Europese verordening AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) legt sinds 2024 bindende eisen op voor de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Voor personenwagens moeten tegen eind 2025 langs het TEN-T-kernnetwerk om de 60 kilometer snellaadstations beschikbaar zijn met een vermogen van minstens 150 kW per laadpunt. Voor zwaar vrachtvervoer geldt een gefaseerde aanpak: tegen 2025 moet een eerste dekking aanwezig zijn, met laadpunten om de 120 kilometer, oplopend naar volledige dekking tegen 2030 waarbij om de 60 kilometer hoogvermogenladers (>350 kW) beschikbaar zijn. Deze hubs moeten geschikt zijn voor grote voertuigen en voorzien in voldoende ruimte en energiec capaciteit. Verder legt AFIR ook richtlijnen op voor het uitgebreide TEN-T netwerk.

Naast afstandsvereisten legt AFIR ook technische normen op. Alle nieuwe publieke laadpunten moeten compatibel zijn met ISO 15118-protocollen, inclusief functies zoals Plug & Charge en bidirectioneel laden vanaf 2027. Transparantie en gebruiksgemak zijn eveneens verplicht: tarieven moeten vooraf zichtbaar zijn en ad-hoc betalen moet mogelijk zijn via gangbare betaalmethoden.

De belangrijkste trend is schaalvergroting en standaardisatie. Voor personenwagens groeit het aantal snellaadstations sterk, met focus op interoperabiliteit en integratie van slimme laadfuncties. Voor vrachtvervoer ontstaan

grootschalige laadclusters langs logistieke corridors, vaak met vermogens tot in het megawattbereik om laadtijden te beperken.

Deze ontwikkeling vereist aanzienlijke investeringen en netversterking, waarbij slimmeenergiemanagementsystemen en koppeling met hernieuwbare bronnen een sleutelrol spelen. Tegen 2030 wordt een fijnmazig netwerk verwacht dat zowel personen- als vrachtvervoer ondersteunt, met uniforme technische en operationele standaarden zoals door AFIR vastgelegd.

Langs Europese snelwegen zien we vandaag verschillende moderne typen laadinfrastructuur, die inspelen op zowel kort- als langeafstandsroutes voor personenwagens en vrachtverkeer:

Langs corridors ontstaat een solide basis van snelle DC-laadpunten (≥ 50 kW), doorgaans met vermogens tussen 50 en 150 kW. Deze zijn overal verspreid bij wegrestaurants en parkeerzones, en vormen de rugengraat van het openbare netwerk.

Daar bovenop wordt een netwerk van ultra-snelladers (≥ 150 kW) uitgerold, zoals voorgeschreven door AFIR voor personenwagens, met een totaalstationvermogen van ten minste 400 kW tegen 2025 en 600 kW tegen 2027.

Een nieuwere ontwikkeling is de opkomst van high-power hubs van 400–480 kW, die meerdere voertuigen tegelijk bedienen.

Deze hubstructuren combineren vaak grote netcapaciteit en oplaadplekken, met voorzieningen zoals beschutting, rustfaciliteiten en kioskservices.

Er kan worden aangenomen dat -met de grotere laadsnelheid van personenwagens- de gemiddelde laadtijd aan snelladers verder zal afnemen. In tegenstelling tot klassiek laden worden snelladers eerder gezien als een noodoplossing of bij lange ritten. Klassiek laden gebeurt thuis of aan goedkopere AC-laders. De te voorziene capaciteit zal daarom wellicht niet blijven toenemen.

Voor zwaar vrachtvervoer wordt de introductie van megawatt-laadsystemen (≥ 1 MW) in pilot hubs en testcorridors opgemerkt, onder de normen van de MCS-standaard. Projecten onderzoeken hubs met robotische laadarmen en gedeelde infrastructuur voor trucks, bestelwagens en personenauto's.

Dit alles heeft belangrijke gevolgen voor de inrichting van de dienstenzones. De gewenste en verwachte evolutie toont een verschuiving van tanken naar laden, met echter grote onzekerheden voor wat betreft de snelheid van de transitie. Daarom dienen dienstenzones zo flexibel mogelijk te worden ingericht.

Snelladers worden momenteel aangeboden in verschillende vormen. Het belangrijkste onderscheid zit in de positionering van het laadtoestel t.o.v. de parkeerplaats. Conventionele laders bevinden zich aan de kop van een klassieke dwarse parkeerplaats. Dit heeft als nadeel dat auto's vaak achteruit moeten worden ingeparkeerd en dat het bedienen van de laadpaal ver van ideaal is. Voertuigen met afwijkende afmetingen, aanhangers of fietsendragers vinden moeilijk een plekje. Een andere mogelijkheid is het koppelen van laadpalen aan langsparkeren. Dit heeft het voordeel dat afwijkende voertuigen een plaats vinden, zij het dat ze daardoor mogelijk meer dan één plek innemen.

De meest efficiënte lay-out voor snelladers lijkt een laadplein met doorrijmogelijkheid, vergelijkbaar met een klassiek tankstation. Hierdoor zijn vrije plaatsen steeds bereikbaar en is er een goed overzicht. Op drukke plekken is het wellicht aangewezen om een wachtrij te organiseren.



Snellaadstation (Rotselaar BE)



Snellaadstation (Gentbrugge BE)



Grootste snellaadstation van Vlaanderen met 24 plaatsen (Mechelen BE)



Snellaadstation vrachtladen (Gentbrugge BE)

GASVORMIGE ENERGIEDRAGERS

In tegenstelling tot wat werd verwacht, zijn gasvormige energiedragers de voorbije decennia niet doorgebroken. Op het terrein zien we eerder een afname van het aantal tankstations. Met uitzondering van H₂, zijn er voor gasvormige energiedragers (CNG, LNG en LPG) geen verplichtingen van Europa (cfr. AFIR-verordening)

Nieuwe technologieën, zoals CNG en H₂ breken niet door. In Vlaanderen reden in 2023 37 wagens op waterstof rond en een dikke 12.000 op CNG. Het aantal nieuwe inschrijvingen van CNG-persoonswagens op CNG viel echter terug tot 71. Het enige waterstofstation op een dienstzone (Ruisbroek) wordt al jaren niet meer gebruikt.

LNG wordt vooral ingezet voor zwaar transport. In België zijn een duizendtal trucks op LNG ingeschreven. De tankstations bevinden zich op strategische locaties (bv. in de havens). Langs de snelwegen wordt o.m. in Heverlee LNG aangeboden.

Het al dan niet aanbieden van gasvormige brandstoffen blijft mogelijk. De concrete uitwerking van de tankstations wordt vanzelfsprekend overgelaten aan de concessionarissen, die hiermee immers het meeste ervaring hebben.

In wat volgt worden enkele aandachtspunten meegeven met betrekking tot het voorzien van tankinfrastructuur voor gasvormige energiedragers. Zij stellen immers andere eisen aan de infrastructuur dan de energiebronnen waarmee er nu de meeste ervaring is. Met name de veiligheidsmaatregelen zijn een aandachtspunt. De gegevens in de tabel hiernaast zijn niet opgevat als concrete ontwerp-richtlijnen, wel als belangrijke aandachtspunten en randvoorwaarden bij het voorzien van andere energiedragers.



Tankstation NXT, Alkmaar (LNG, GTL, CO₂, biodiesel, elektriciteit)



Waterstof tankstation, Zaventem



CNG in a box



LNG tankstation, Zwolle

	WATERSTOF	LPG	LNG	CNG
Aanlevering	via pijpleiding (vloeibaar), tankwagen of productie ter plaatse (bvb op basis van zonne-energie)	via vrachtwagens	via cryogene vrachtwagens	via pijpleidingen, compressie ter plaatse of decompressie uit LNG
Kenmerken	gasvormig (350 bar) of vloeibaar (700 bar)	20 bar	druk in voorraad 3 tot 20 bar, op ongeveer -150°C – bij tanken	200 bar in wagen, tot 250 in voorraad
Voorwaarden	lichter dan lucht, erg ontvlambaar in breed concentratiespectrum, haast onzichtbare vlam - dakvorm zo dat geen ophoping ontstaat ; - niet roken, geen open vuur, geen elektronische toestellen, contact v/h voertuig niet ingeschakeld.	zwaarder dan lucht, lage temperatuur ontsteking - vermijden ophopen in lagergelegen delen; - niet roken, geen open vuur of hete voorwerpen.	lichter dan lucht, hoge ontstekings-temperatuur, lage temperatuur bij vrijkomen/verdampen, mogelijk plasvorming bij groot lek - leverende tankwagen moet in de rijrichting kunnen opstellen om bij nood snel te vertrekken; - niet roken, geen open vuur, geen voorwerpen >300°C, geen verbrandingsmotoren; - persoonlijke beschermingsmiddelen voor behandelen cryogene stoffen wegens lage temperatuur; - poederblusser per afleverpunt; - dodemansknop aan vulslang.	lichter dan lucht, vrij hoge ontstekingstemperatuur (670°C) - brandblustoestel; bereikbaar, blusleiding binnen de 40m - vermijden ophopen in dak; - niet roken, geen open vuur, geen voorwerpen >300°C, geen verbrandingsmotoren.
Implanting	- locatie-afhankelijk veiligheidsafstanden berekenen (stralingsenergie bij brand/ affakkelen); - goed overzicht, makkelijk vluchten; - vulslang max. 5m.	- afstand tot erfscheiding > 5m; - afstand reservoir tot bedrijfseigen gebouw > lengte slang + 2m; - afstand tot tankende motorvoertuigen >5m; - afstand vulpunt vrachtwagen – tank > 15m.	- afstand tank – vulpunt tankwagen > 10m; - afstand vulpunt tankwagen – shop > 15m; - afstand afleverpunt – shop > 3m; - afstand tot perceelsgrens > 3m.	- minstens 5 meter tussen voertuig en buffer/compressor; - afstand tot perceelsgrens: >3m; - afstand tot ander (tankend) voertuig > 5m .

D. NEGEN SITES

CONCEPTSCHETSEN

De conceptschetsen dienen om de haalbaarheid van de concepten aan te tonen en te verbeelden. Daartoe zijn correcte afmetingen voor de parkeerplaatsen en rijbreedte van de weg gehanteerd; voor de bochtstralen werden vuistregels gebruikt. Het terrein werd heringericht vanaf het puntstuk van de af- en oprit, de lengte van de op- en afritten vormen geen onderdeel van dit onderzoek.

De oppervlakte/organisatie van de verschillende diensten (tankstation - shop - restaurant - sanitair) is illustratief, en gebaseerd op het formaat van de momenteel aanwezige voorziening op de site.

KENGETALLEN

Op basis van de conceptschetsen worden een aantal kengetallen berekend. Volgende elementen worden daarbij in beeld gebracht:

- Het aantal parkeerplaatsen voor personenwagens na heraanleg. Het cijfer tussen haakjes geeft de actuele toestand weer;
- Het aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens na heraanleg. Dit cijfer is exclusief de voorbehouden plaatsen voor bussen, maar inclusief parkeerplaatsen voorzien van laadinfrastructuur. Het cijfer tussen haakjes geeft de actuele toestand weer;
- Het aantal snelladers voor personenvoertuigen;
- Het aantal laadpunten voor vrachtwagens. Hier wordt onderscheid gemaakt tussen ultra-snelladers in een doorritsysteem en laders gekoppeld aan parkeerplaatsen.

LEGENDE

--- grens gewijzigde situatie

 extensief beheer gras (= de rand)

 intensief beheerd gras (= centrale strip)

 verbindingen voetgangers

 bomen

 water (bufferbekken of langsgracht)

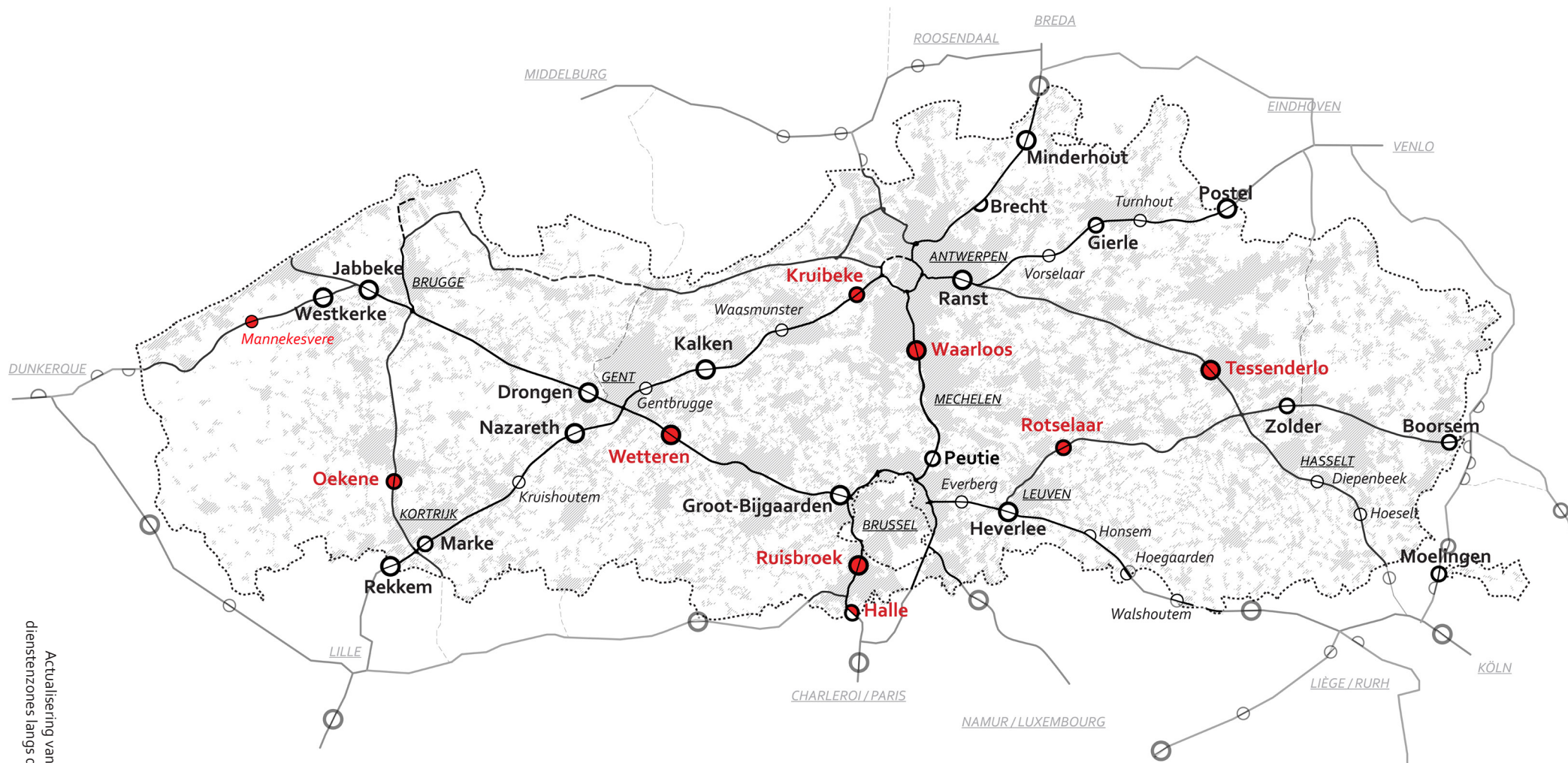
 parkeerterrein met indeling

 hoofdwegenis

 contour gebouw of activiteit

 elektrisch laden voor wagens elektrisch

 laden voor vrachtwagens



KAART 22
OVERZICHT TE HERZIENE DIENSTENZONES

MANNEKENVERE

De dienstenzones van Mannekensvere (Middelkerke) langs de E40 liggen afgelegen in de polders. Beide zones zijn compact van omvang en ingericht met een focus op functionele basisdiensten. De zone beschikt over een tankstation met klassieke brandstoffen, aangevuld met voorzieningen voor LPG en AdBlue. De parkeerfaciliteiten zijn beperkt en gescheiden per type voertuig (personenwagens, vrachtwagens, bussen), wat zorgt voor een overzichtelijke indeling, maar kan bij piekmomenten leiden tot capaciteitsdruk. Verhoudingsgewijs beschikken de zones over een vrij omvangrijk hoofdgebouw. Een deel van het gebouw -dat vroeger dienstdeed als restaurant- wordt momenteel als vrij toegankelijke, overdekte picknickplaats gebruikt.

Op deze locatie wordt ingezet op het uitbreiden van met name de vrachtcapaciteit en het afstemmen van de aangeboden diensten op de omvang van de dienstenzone zelf. Daarom wordt voorgesteld om te werken met een compact hoofdgebouw met parking voor personenwagens aan de zijde van de snelweg. Voor vrachtwagens wordt een parking ingericht aan de buitenzijde van de site die -in functie van de behoefte- verder kan worden uitgebreid in de richting van de snelweg. Bussen krijgen een eigen plek naast het hoofdgebouw. Tussen beide parkings blijft een ruime groenstrook waar bijkomende faciliteiten een plaats krijgen. Een padenstructuur geeft rechtstreekse toegang tot het hoofdgebouw.



a. autoparking



b. zone om te picknicken



c. busstrook



d. eetgelegenheid



e. tankstation parallel aan de snelweg



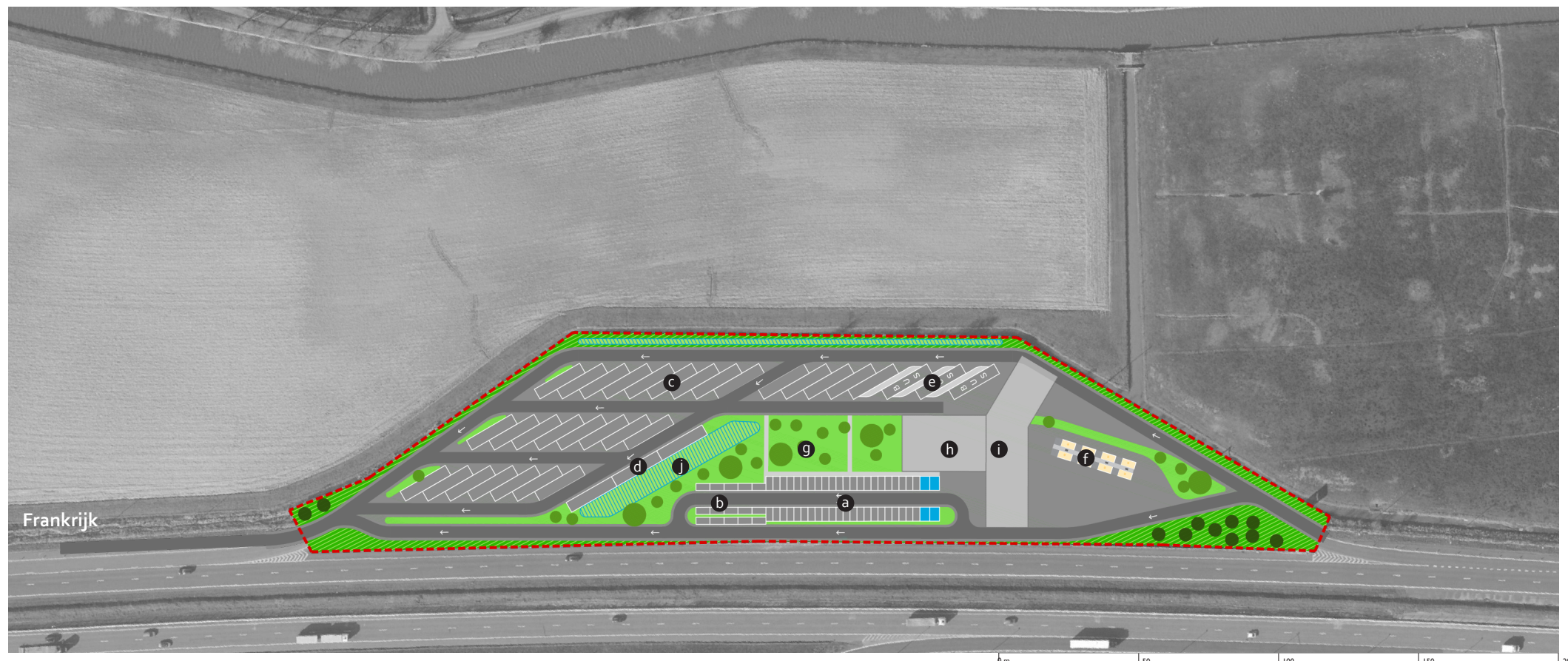
Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites



MANNEKENSVERE RICHTING FRANKRIJK

Focus	vrachtverkeer
Doelstelling vrachtparkeren	langparkeren
Capaciteitsuitbreiding vracht	prioritair
Diensten	grote concessie/ servicestation
Parkeerplaatsen	63 (60) waarvan 75 m voor langere voertuigen
Vrachtwagens	32 (9) waarvan 55 m voor langere vrachtwagens
Elektrisch laden auto	8
Elektrisch laden vrachtwagen	0

- a haakse autoparkeerplaatsen (90°), andersvalidenplaatsen,
- b motoparkeerplaatsen langsparkerplaatsen voor kleine bestelwagens,
- c caravans, mobilhomes,... gestoken vrachtparkeerplaatsen (30°)
- d langsparkeren voor vrachtwagens met aanhangwagen, koelwagens,...
- e busparkeerplaatsen
- f elektrische laadplaatsen voor wagens
- g centrale strip met zitmeubilair en afvalbakken
- h sanitair, shop en restaurant
- i tankstation
- j bufferbekken



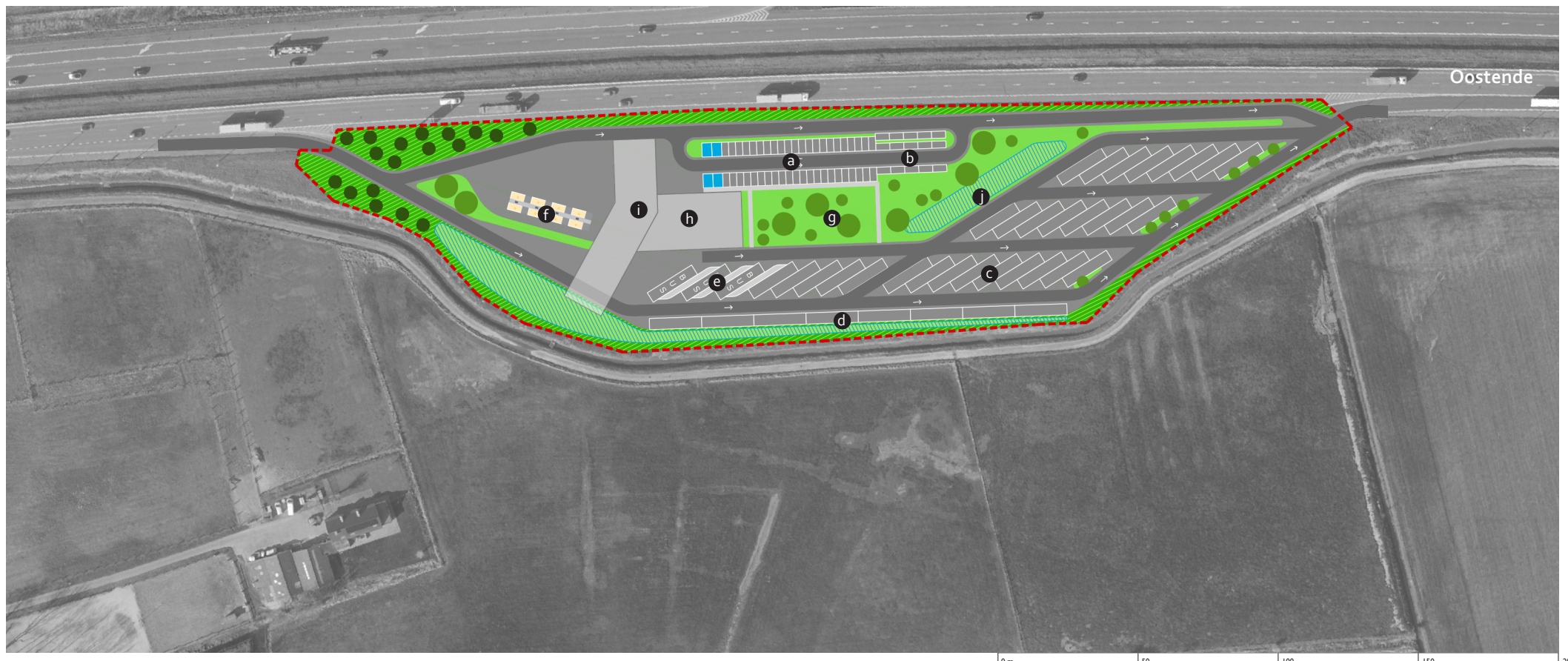
Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites



MANNEKENSVERE RICHTING OOSTENDE

Focus	vrachtverkeer
Doelstelling vrachtparkeren	langparkeren
Capaciteitsuitbreiding vracht	prioritair
Diensten	grote concessie/ servicestation
Parkeerplaatsen	63 (60) waarvan 75 m voor langere voertuigen
Vrachtwagens	38 (9) waarvan 150 m voor langere vrachtwagens
Elektrisch laden auto	8
Elektrisch laden vrachtwagen	0

- a haakse autoparkeerplaatsen (90°), andersvalidenplaatsen,
- b motoparkeerplaatsen langsparkerplaatsen voor kleine bestelwagens,
- c caravans, mobilhomes,... gestoken vrachtparkeerplaatsen (30°)
- d langsparkeren voor vrachtwagens met aanhangwagen, koelwagens,...
- e busparkeerplaatsen
- f elektrische laadplaatsen voor wagens
- g centrale strip met zitmeubilair en afvalbakken
- h sanitair, shop en restaurant
- i tankstation
- j bufferbekken



Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites



OEKENE

De dienstenzones Oekene langs de A17/E403 bevinden zich ten zuiden van de stad Roeselare in landbouwgebied. Het zijn relatief kleine dienstenzones die toch een goed voorzieningenniveau hebben. Recent werd een laadplein met snelladers voor personenwagens toegevoegd. De toegang voor personen- en vrachtwagens is gescheiden en beide parkings hebben een strook voor langsparkeren. De parkings voor personen- en vrachtwagens lopen in elkaar over, zodat oneigenlijk gebruik niet kan worden uitgesloten. Een aparte busparking is niet voorzien. De parking voor personenwagens bestaat uit verschillende delen die zich vrij ver van het hoofdgebouw bevinden. Aan de achterzijde van het hoofdgebouw zijn picknickplaatsen ingericht.

Binnen deze zones wordt gemikt op een aanzienlijke capaciteitstoename, met name voor vrachtwagens. De intekening op het gewestplan is immers aanzienlijk groter dan de huidige invulling, zij het asymmetrisch ten opzichte van de weg.

Voor de site werden twee varianten ingetekend. Een eerste variant gaat uit van het herinrichten van de bestaande dienstenzone. Er wordt voorgesteld om een compact hoofdgebouw te realiseren met parking voor personenwagens aan de zijde van de snelweg. Voor vrachtwagens wordt een parking ingericht aan de buitenzijde van de site. Bussen krijgen een eigen plek naast het hoofdgebouw. Tussen beide parkings blijft een ruime groenstrook waar water kan worden gebufferd. Aansluitend bij de het hoofdgebouw en de personen- en busparking wordt een groenstrook voorzien waar bijkomende faciliteiten kunnen worden ontwikkeld. Een padenstructuur geeft rechtstreekse toegang tot het hoofdgebouw.

De tweede variante gaat uit van een volledig gebruik van de op het gewestplan ingetekende zone. Het gebouw en de parking voor personenwagens worden voorzien aan de zijde van de snelweg. Aansluitend bij de het hoofdgebouw en de personen- en busparking wordt een groenstrook voorzien waar bijkomende faciliteiten kunnen worden ontwikkeld. Een padenstructuur geeft rechtstreekse toegang tot het hoofdgebouw. Afgescheiden van deze zone wordt een grote vrachtwagenparking aangelegd. Tussen beiden ligt een grote groenzone die o.m. gebruikt wordt voor waterberging.



a. bestaande waterbuffer



b. zone om te picknicken



c. ondergrondse tunnel tussen beide dienstenzones



d. eetgelegenheid



e. foutparkeerders



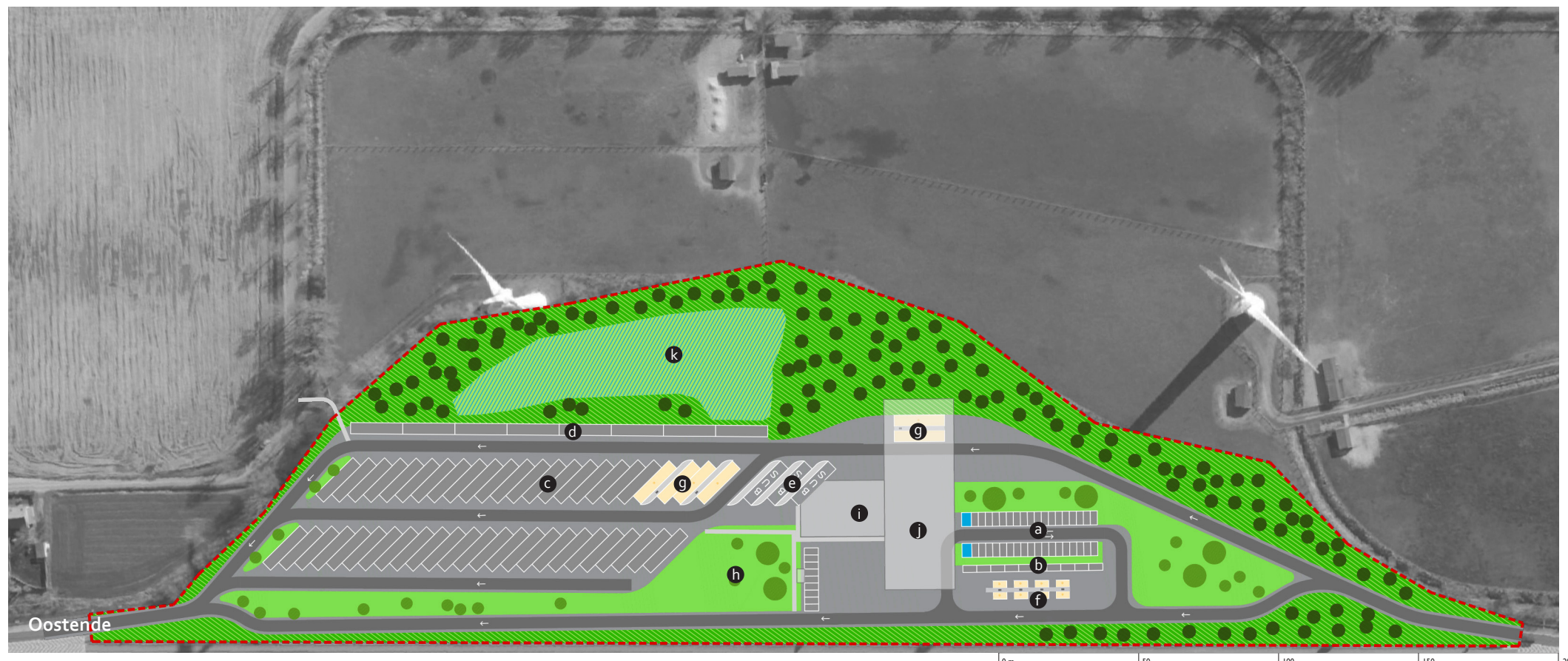
Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites



OEKENE RICHTING OOSTENDE (BESTAANDE DIENSTENZONE)

Focus	vrachtverkeer
Doelstelling vrachtparkeren	langparkeren
Capaciteitsuitbreiding vracht	prioritair
Diensten	grote concessie/ servicestation
Parkeerplaatsen	57 (35) waarvan 50 m voor langere voertuigen
Vrachtwagens	57 (25) waarvan 150 m voor langere vrachtwagens
Elektrisch laden auto	8
Elektrisch laden vrachtwagen	2(MW) + 4

- a haakse autoparkeerplaatsen (90°), andersvalidenplaatsen,
- b motoparkeerplaatsen langspaarkeerplaatsen voor kleine bestelwagens,
- c caravans, mobilhomes,... gestoken vrachtparkeerplaatsen (45°)
- d langparkeren voor vrachtwagens met aanhangwagens, koelwagens,...
- e busparkeerplaatsen
- f elektrische laadplaatsen voor wagens
- g elektrische laadplaatsen voor vrachtwagens
- h centrale strip met zitmeubilair en afvalbakken
- i sanitair, shop en restaurant
- j tankstation
- k bufferbekken



Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites

OEKENE RICHTING KORTRIJK (BESTAANDE DIENSTENZONE)

Focus	vrachtverkeer
Doelstelling vrachtparkeren	langparkeren
Capaciteitsuitbreiding vracht	prioritair
Diensten	grote concessie/ servicestation
Parkeerplaatsen	54 (37) waarvan 50 m voor langere voertuigen
Vrachtwagens	57 (25) waarvan 150 m voor langere vrachtwagens
Elektrisch laden auto	8
Elektrisch laden vrachtwagen	2(MW) + 4

- a haakse autoparkeerplaatsen (90°), andersvalidenplaatsen,
- b motoparkeerplaatsen langsparkerplaatsen voor kleine bestelwagens,
- c caravans, mobilhomes,... gestoken vrachtparkeerplaatsen (45°)
- d langsparkeren voor vrachtwagens met aanhangwagens, koelwagens,...
- e busparkeerplaatsen
- f elektrische laadplaatsen voor wagens
- g elektrische laadplaatsen voor vrachtwagens
- h centrale strip met zitmeubilair en afvalbakken
- i sanitair, shop en restaurant
- j tankstation
- k bufferbekken



Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites

OEKENE RICHTING OOSTENDE (UITGEBREIDE DIENSTENZONE)

Focus	vrachtverkeer
Doelstelling vrachtparkeren	langparkeren
Capaciteitsuitbreiding vracht	prioritair
Diensten	grote concessie/ servicestation
Parkeerplaatsen	48 (35) waarvan 50 m voor langere voertuigen
Vrachtwagens	109 (25) waarvan 190 m voor langere vrachtwagens
Elektrisch laden auto	8
Elektrisch laden vrachtwagen	2(MW) + 4

- a haakse autoparkeerplaatsen (90°), andersvalidenplaatsen,
- b motoparkeerplaatsen langsparkerplaatsen voor kleine bestelwagens,
- c caravans, mobilhomes,... gestoken vrachtparkeerplaatsen (30°)
- d langsparkeren voor vrachtwagens met aanhangwagens, koelwagens,...
- e busparkeerplaatsen
- f elektrische laadplaatsen voor wagens
- g elektrische laadplaatsen voor vrachtwagens
- h centrale strip met zitmeubilair en afvalbakken
- i sanitair, shop en restaurant
- j tankstation
- k bufferbekken



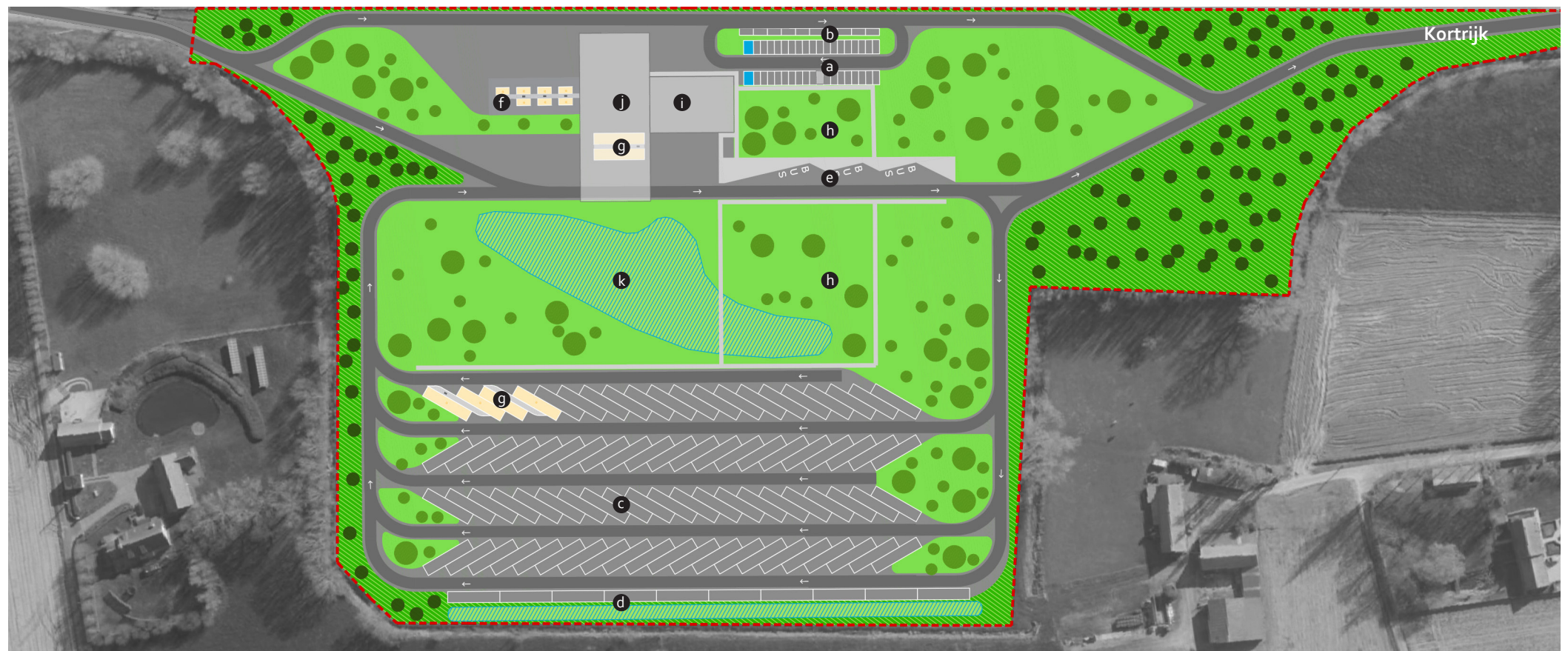
Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites



OEKENE RICHTING KORTRIJK (UITGEBREIDE DIENSTENZONE)

Focus	vrachtverkeer
Doelstelling vrachtparkeren	langparkeren
Capaciteitsuitbreiding vracht	prioritair
Diensten	grote concessie/ servicestation
Parkeerplaatsen	48 (37) waarvan 50 m voor langere voertuigen
Vrachtwagens	93 (25) waarvan 190 m voor langere vrachtwagens
Elektrisch laden auto	8
Elektrisch laden vrachtwagen	2(MW) + 4

- a haakse autoparkeerplaatsen (90°), andersvalidenplaatsen,
- b motoparkeerplaatsen langsparkerplaatsen voor kleine bestelwagens,
- c caravans, mobilhomes,... gestoken vrachtparkeerplaatsen (30°)
- d langsparkeren voor vrachtwagens met aanhangwagens, koelwagens,...
- e busparkeerplaatsen
- f elektrische laadplaatsen voor wagens
- g elektrische laadplaatsen voor vrachtwagens
- h centrale strip met zitmeubilair en afvalbakken
- i sanitair, shop en restaurant
- j tankstation
- k bufferbekken



Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites

WETTEREN

De dienstenzones in Wetteren liggen vlak bij afrit 17 van de E40. In het noorden sluit ze aan bij een bedrijventerrein, in het zuiden bij landbouwgebied. De zone omvat een tankstation met klassieke brandstoffen, LPG en snelle laadpalen. Ze beschikt over een shop, evenals sanitaire voorzieningen met toiletten en douches. Bovendien zijn er parkeerruimtes voor zowel personenwagens als vrachtwagens, waarbij de zone richting Oostende een beveiligde truckparking heeft. De zone richting Brussel heeft een weegbrug. Het is een zeer ruime dienstenzone met een duidelijke scheiding tussen vracht- en personenwagens. De busparking bevindt zich aan het hoofdgebouw en wordt stevast gebruikt door vrachtwagens die hier passeren voor ze de truckparking zien. Elektrisch laden gebeurt aan de buitenzijde van de personenparking aan haakse parkeerplaatsen.

Op het gewestplan is een veel groter gebied ingekleurd dan momenteel wordt gebruikt. Een eerste optie bestaat uit het behoud van de bestaande layout en een uitbreiding van de vrachtwagenparking. Een alternatief ontwerp benut de volledig ruimte en kan desgewenst stapsgewijs worden gerealiseerd. De circuits voor personen en vrachtwagens worden strikt gescheiden. De laad- en tankfaciliteiten bevinden zich vooraan op het terrein. In de zone richting Brussel is er ruimte voorzien voor een weegbrug. Centraal zijn er twee grote groenstroken die desgewenst gescheiden faciliteiten kunnen aanbieden gericht op personen- of vrachtvervoer. In beide gevallen kan ervoor geopteerd worden om een deel betalend te maken (langparkeren), eventueel gekoppeld aan extra voorzieningen voor vrachtwagenbestuurders.



a. autoparking



b. zone om te picknicken



c. busstrook



d. eetgelegenheid



e. afgesloten vrachtwagenparking



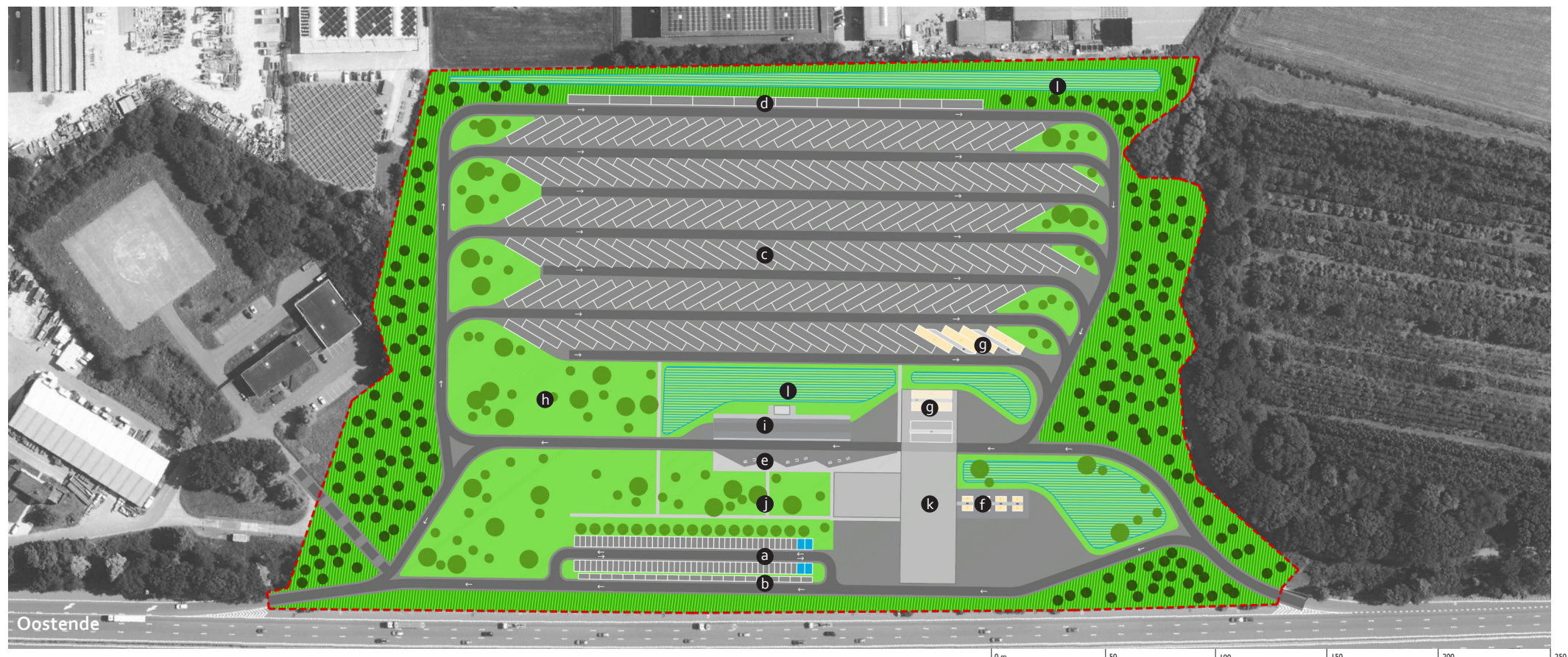
Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites



WETTEREN RICHTING OOSTENDE

Focus	forenzen/ toeristen
Doelstelling vrachtparkeren	kortparkeren
Capaciteitsuitbreiding vracht	prioritair
Diensten	grote concessie/ servicestation
Parkeerplaatsen	105 (8g) waarvan 100m voor langere voertuigen
Vrachtwagens	186 (8o) waarvan 190m voor langere vrachtwagens
Elektrisch laden auto	8
Elektrisch laden vrachtwagen	2(MW) + 4

- a haakse autoparkeerplaatsen (90°), andersvalidenplaatsen,
- b motoparkeerplaatsen langsparkerplaatsen voor kleine bestelwagens,
- c caravans, mobilhomes,... gestoken vrachtparkeerplaatsen (30°)
- d langsparkeren voor vrachtwagens met aanhangwagens, koelwagens,...
- e busparkeerplaatsen
- f elektrische laadplaatsen voor wagens
- g elektrische laadplaatsen voor vrachtwagens
- h centrale strip met zitmeubilair en afvalbakken
- i weegbrug
- j sanitair, shop en restaurant
- k tankstation
- l bufferbekken



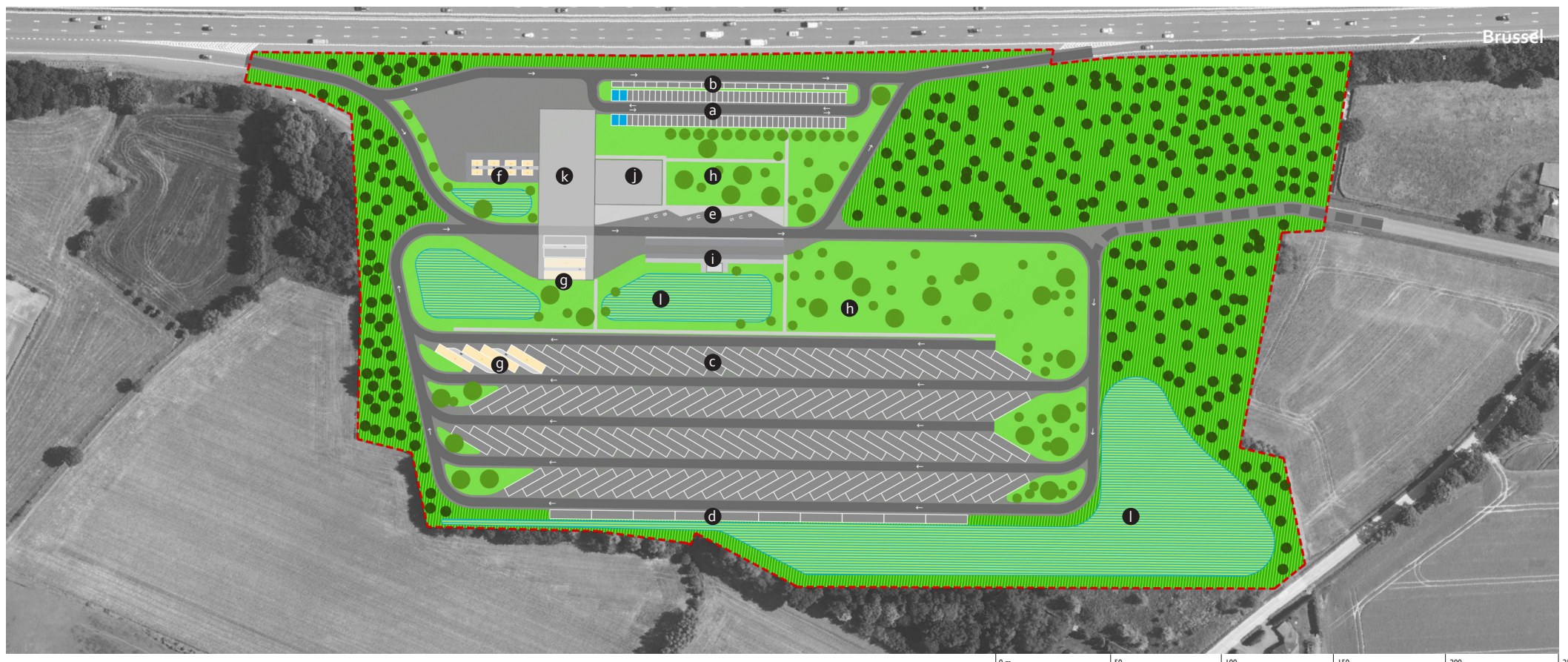
Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites



WETTEREN RICHTING BRUSSEL

Focus	forenzen/ toeristen
Doelstelling vrachtparkeren	kortparkeren
Capaciteitsuitbreiding vracht	prioritair
Diensten	grote concessie/ servicestation
Parkeerplaatsen	103 (96) waarvan 140 m voor langere voertuigen
Vrachtwagens	130 (80) waarvan 190m voor langere vrachtwagens
Elektrisch laden auto	8
Elektrisch laden vrachtwagen	2(MW) + 4

- a haakse autoparkeerplaatsen (90°), andersvalidenplaatsen,
- b motoparkeerplaatsen langsparkerplaatsen voor kleine bestelwagens,
- c caravans, mobilhomes,... gestoken vrachtparkeerplaatsen (30°)
- d langsparkeren voor vrachtwagens met aanhangwagens, koelwagens,...
- e busparkeerplaatsen
- f elektrische laadplaatsen voor wagens
- g elektrische laadplaatsen voor vrachtwagens
- h centrale strip met zitmeubilair en afvalbakken
- i weegbrug
- j sanitair, shop en restaurant
- k tankstation
- l bufferbekken



Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites

KRUIBEKE

De dienstenzones van Kruiseke op de E17 zijn de laatste dienstenzones voor de ring van Antwerpen (richting Antwerpen) of de eerste na de R1 (richting Gent) en is omgeven door landbouwgebied. Omdat er op ringwegen geen dienstenzones zijn, zijn het belangrijke dienstenzones, zowel voor forenzen als beroepschauffeurs, zeker gelet op de fileproblematiek rond Antwerpen. De huidige dienstenzones zijn omvangrijk, maar onoverzichtelijk en weinig efficiënt ingericht. Met name de twee parkings voor personenwagens per richting zijn weinig overzichtelijk. Een bijzondere feature is een rotonde in wijzerzin met parkeerplaatsen. Door de huidige inrichting is het aantal beschikbare vrachtparkeerplaatsen beperkt.

Het voorgestelde plan zet in op een scheiding tussen personen en vrachtverkeer, een beter overzicht over de beschikbare capaciteit en een eenvoudig leesbare structuur. Het gebouw en de tank- en laafaciliteiten worden ingeplant aan het begin van de zone. De vrachtwagenparking bevindt zich aan de zijde van de snelweg, waar de meeste ruimte voorhanden is. De parking voor personenvervoer bevindt zich aan de buitenzijde en sluit aan bij de centrale groenstrook en het hoofdgebouw. Door de beperkte diepte van het terrein is de centrale groenstrook eerder smal.



a. autoparking



b. zone om te picknicken



c. elektrisch laden voor wagens



d. eetgelegenheden



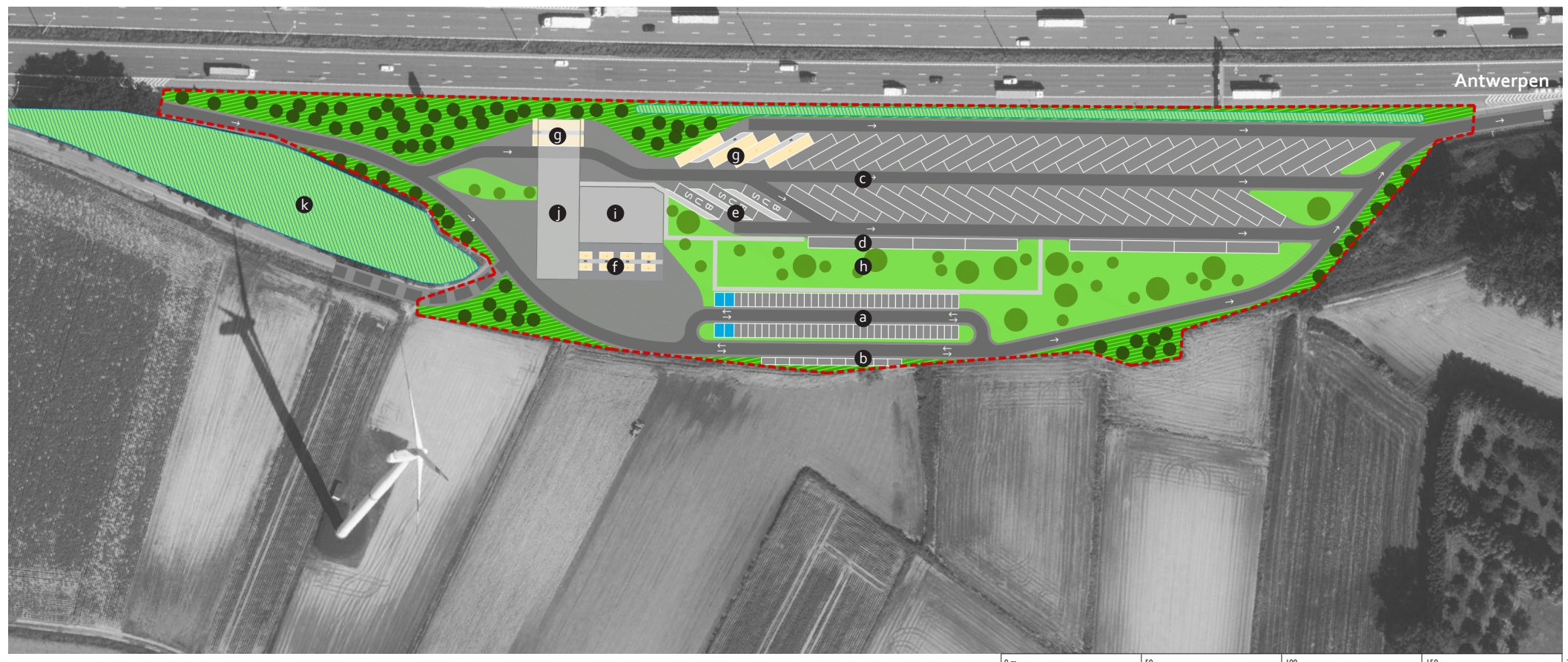
e. lokale verbinding



KRUIBEKE RICHTING ANTWERPEN

Focus	forenzen/ toeristen
Doelstelling vrachtparkeren	kortparkeren
Capaciteitsuitbreiding vracht	prioritair
Diensten	grote concessie/ servicestation
Parkeerplaatsen	78 (74) waarvan 50 m voor langere voertuigen
Vrachtwagens	58 (31) waarvan 150 m voor langere vrachtwagens
Elektrisch laden auto	8
Elektrisch laden vrachtwagen	2(MW) + 4

- a haakse autoparkeerplaatsen (90°), andersvalidenplaatsen,
- b motoparkeerplaatsen langsparkerplaatsen voor kleine bestelwagens,
- c caravans, mobilhomes,... gestoken vrachtparkeerplaatsen (30°)
- d langsparkeren voor vrachtwagens met aanhangwagen, koelwagens,...
- e busparkeerplaatsen
- f elektrische laadplaatsen voor wagens
- g elektrische laadplaatsen voor vrachtwagens
- h centrale strip met zitmeubilair en afvalbakken
- i sanitair, shop en restaurant
- j tankstation
- k bufferbekken

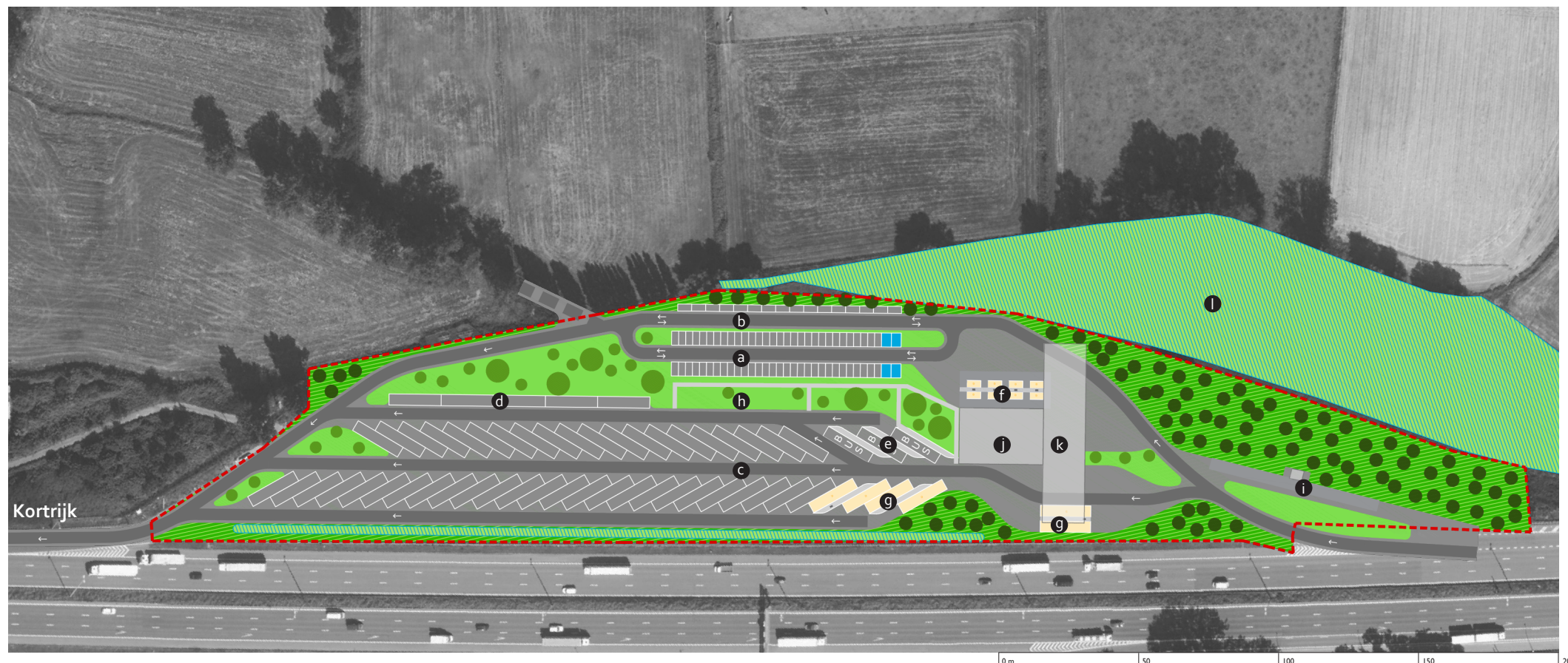


Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites

KRUIBEKE RICHTING KORTRIJK

Focus	forenzen/ toeristen
Doelstelling vrachtparkeren	kortparkeren
Capaciteitsuitbreiding vracht	prioritair
Diensten	grote concessie/ servicestation
Parkeerplaatsen	80 (74) waarvan 80 m voor langere voertuigen
Vrachtwagens	54 (30) waarvan 100 m voor langere vrachtwagens
Elektrisch laden auto	8
Elektrisch laden vrachtwagen	2(MW) + 4

- a haakse autoparkeerplaatsen (90°), andersvalidenplaatsen,
- b motoparkeerplaatsen langsparkerplaatsen voor kleine bestelwagens,
- c caravans, mobilhomes,... gestoken vrachtparkeerplaatsen (30°)
- d langsparkeren voor vrachtwagens met aanhangwagens, koelwagens,...
- e busparkeerplaatsen
- f elektrische laadplaatsen voor wagens
- g elektrische laadplaatsen voor vrachtwagens
- h centrale strip met zitmeubilair en afvalbakken
- i weegbrug
- j sanitair, shop en restaurant
- k tankstation
- l bufferbekken



Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites



WAARLOOS

De dienstenzones in Waarloos liggen langs de E19 en zijn omgeven door landbouwgebied. In Waarloos is de ruimte van de dienstenzones beperkt en is het terrein quasi helemaal verhard. Ondanks de beperkte ruimte zijn de dienstenzones druk bezocht, door zowel vrachtwagens als forenzen die een korte halte houden. De facto wordt de (brede) parallelweg aan de snelweg gebruikt als Stop&Go zone: de bestuurders parkeren onder de luifel en gaan snel een boodschap doen of koffie halen. De overbreedte van de rijbaan maakt dat doorrijdend verkeer nog steeds prima kan passeren. Tegelijkertijd staat haast elke avond het hele terrein overvol met (foutgeparkeerde) vrachtwagens, tot en met de op- en afritten toe. Door het ontbreken van een fysieke scheiding tussen personen- en vrachtverkeer en de chaotische intekening van de parkeerplaatsen is foutparkeren eerder de norm dan de uitzondering. De dienstenzone richt zich daarom tot deze beide groepen.

Omwille van de strategische ligging tussen de filegevoelige ringwegen rond Brussel en Antwerpen worden deze dienstenzones bij voorkeur samen met deze van Peutie bekeken. Assturing op de E19 kan de gevraagde capaciteit beter verdelen over de twee locaties.

In Waarloos noopt de beperkte breedte van de zone tot een afwijken van de standaardconfiguratie. De tank- en laadeilanden voor vrachtwagens worden schuin voorzien, zodat aan de landschapszijde uitgereden wordt. Alle vrachtwagens gaan eerst langs het tankstation en kunnen verder op het terrein aan de landschapszijde parkeren. Voor de personenwagens is er aan de shop een Stop&Go zone voorzien vlak bij de shop, zodat eenvoudig in- en uitgestapt kan worden voor gehaaste stops. De laadinfrastructuur bevindt zich achter het hoofdgebouw en sluit aan bij de personenwagenparking. Op waarloos wordt geen bijkomende capaciteit voor personenwagens voorzien, aangezien deze momenteel ruim volstaat. Centraal is een groene ruimte gelegen aan het gebouw waar een shop / snack / uitgebreid sanitair wordt ingericht. Vrachtwagens rijden langs de landschapszijde verder naar een parkeerterrein achter het hoofdgebouw dat de volledige breedte van het terrein benut. Bussen krijgen een plek aan de zijde van het hoofdgebouw.



a. autoparking

b. zone om te picknicken

c. vrachtparking

d. foutparkeerders

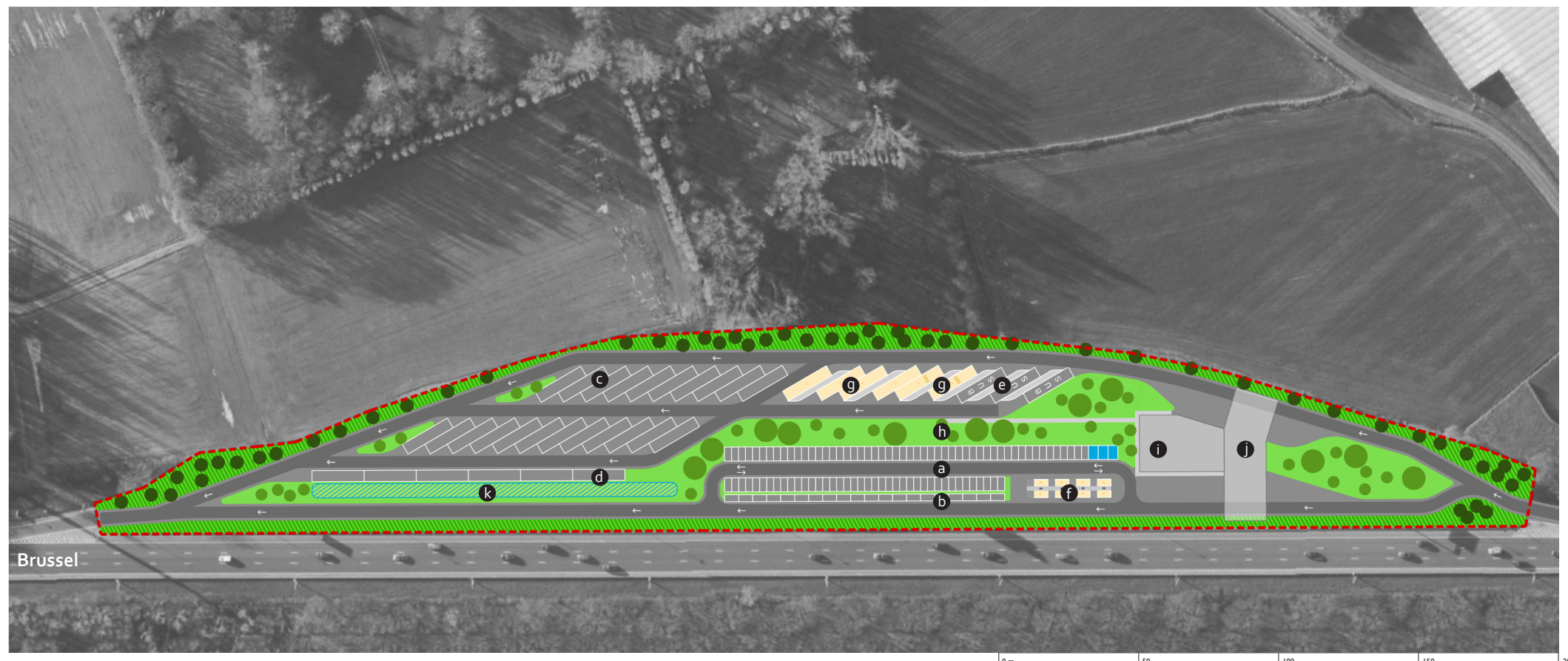
e. foutparkeerders



WAARLOOS RICHTING BRUSSEL

Focus	forenzen/ toeristen
Doelstelling vrachtparkeren	kortparkeren
Capaciteitsuitbreiding vracht	prioritair
Diensten	grote concessie/ servicestation
Parkeerplaatsen	115 (130) waarvan 100 m voor langere voertuigen
Vrachtwagens	32 (23) waarvan 150 m voor langere vrachtwagens
Elektrisch laden auto	8
Elektrisch laden vrachtwagen	2(MW) + 4

- a haakse autoparkeerplaatsen (90°), andersvalidenplaatsen,
- b motoparkeerplaatsen langsparkerplaatsen voor kleine bestelwagens,
- c caravans, mobilhomes,... gestoken vrachtparkeerplaatsen (30°)
- d langsparkeren voor vrachtwagens met aanhangwagen, koelwagens,...
- e busparkeerplaatsen
- f elektrische laadplaatsen voor wagens
- g elektrische laadplaatsen voor vrachtwagens
- h centrale strip met zitmeubilair en afvalbakken
- i sanitair, shop en restaurant
- j tankstation
- k bufferbekken

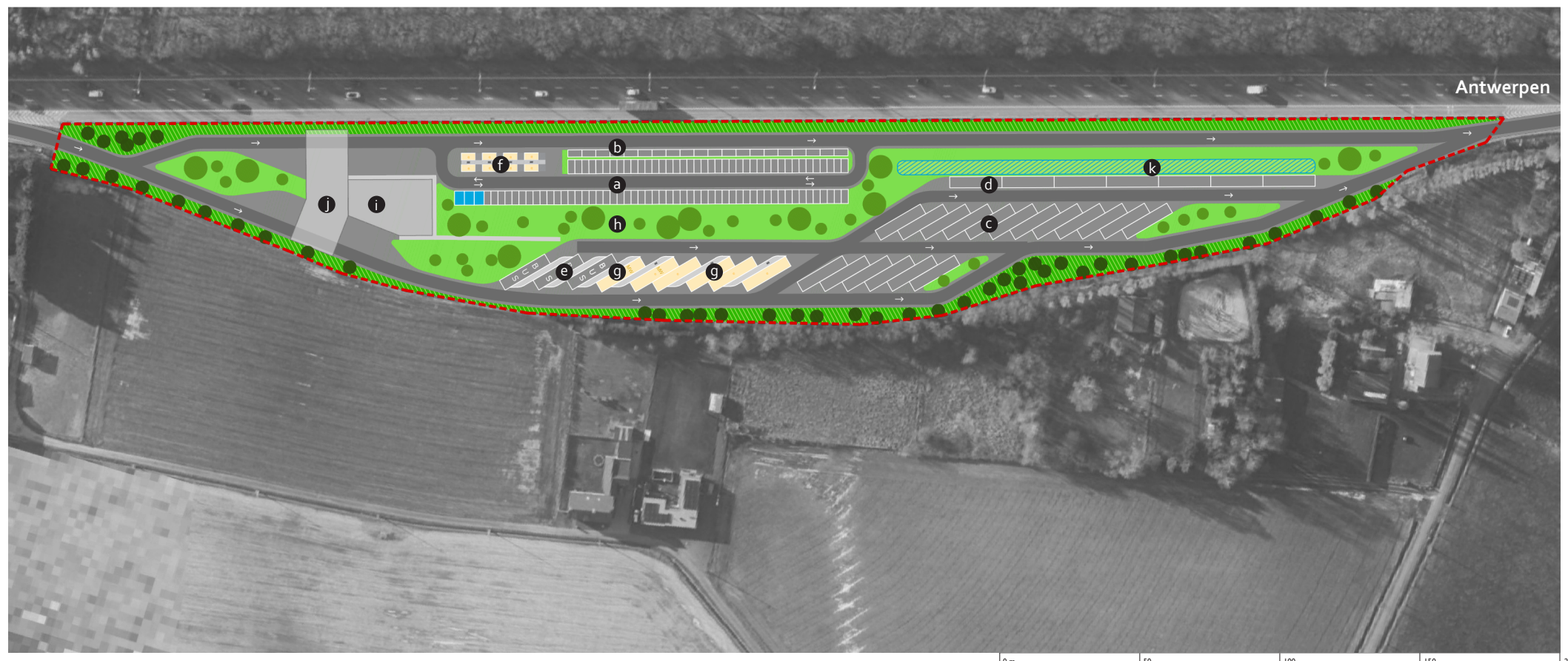


Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites

WAARLOOS RICHTING ANTWERPEN

Focus	forenzen/ toeristen
Doelstelling vrachtparkeren	kortparkeren
Capaciteitsuitbreiding vracht	prioritair
Diensten	grote concessie/ servicestation
Parkeerplaatsen	115 (137) waarvan 100 m voor langere voertuigen
Vrachtwagens	29 (24) waarvan 135 m voor langere vrachtwagens
Elektrisch laden auto	8
Elektrisch laden vrachtwagen	2(MW) + 4

- a haakse autoparkeerplaatsen (90°), andersvalidenplaatsen, motoparkeerplaatsen
- b langspaarkeerplaatsen voor kleine bestelwagens, caravans, mobilhomes,...
- c gestoken vrachtparkeerplaatsen (30°)
- d langsparkeren voor vrachtwagens met aanhangwagen, koelwagens,...
- e busparkeerplaatsen
- f elektrische laadplaatsen voor wagens
- g elektrische laadplaatsen voor vrachtwagens
- h centrale strip met zitmeubilair en afvalbakken
- i sanitair, shop en restaurant
- j tankstation
- k bufferbekken



Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites

RUISBROEK

De dienstenzones Ruisbroek (Sint-Pieters-Leeuw) langs de E19/R0 vormen een langgerekt gebied in de Zennevallei dat deels door bos en deels door landbouwgebied wordt afgezoomd. In de richting Brussel is een motel aanwezig dat via een brug ook met de dienstenzone in de andere richting is verbonden. De aanwezigheid van het hotel leidt tot een ingewikkelde ontsluitingsstructuur op de site richting Brussel. De dienstenzone zelf bestaat uit een hoofdgebouw en gescheiden parkeerfaciliteiten voor vracht- en personenwagens. De personenparking is ingericht in kleine, afzonderlijk toegankelijke parkeervlakken met veel wegenis als gevolg. Er is een aparte zone voor bussen. Recent werden vier snelladers voor personenwagens toegevoegd aan de achterzijde van het gebouw (haaks parkeren). De zone beschikt over een tankinstallatie voor waterstof. Het was de eerste dergelijke installatie in België (2008), maar momenteel is ze niet meer in gebruik. De picniczone en hondenweide werden ingericht in groene restruimtes en zijn weinig kwalitatief. In de richting van Brussel is er weegbrug met een afzonderlijke toegang vanop de snelweg.

Voor de inrichting werd rekening gehouden met de natuurwaarden van de Zennevallei. Toch wordt aan beide zijden een aanzienlijke uitbreiding van de vrachtwagenparking voorzien. Dit wordt deels gemotiveerd door de beschikbare ruimte, deels door de keuze om Halle op termijn niet meer in te zetten. Om de hinder naar de omgeving te beperken wordt die georganiseerd aan de zijde van de snelweg.

De zone richting Brussel ligt dicht bij de Zennevallei en is deels erg watergevoelig. Door het hotel te supprimeren kan een deel van de site worden onthard en kan de verkeersstructuur sterk worden vereenvoudigd. De brug kan (deels) herbestemd worden als ecopassage of zachte verbinding. Daartoe dient alternerend verkeer ingevoerd te worden op de brug. Voor de zone richting Brussel werden twee varianten onderzocht. De eerste variant minimaliseert de impact op de omgeving door het concentreren van alle parkings in een smalle strook langs de snelweg. De vrachtwagens bevinden zich aan de snelwegzijde en de parking voor personenwagens aan de zijde van het bos. Omdat het gebied watergevoelig is wordt veel ruimte voorzien voor waterberging. Een gelijkaardige invulling is ook mogelijk voor dienstenzone richting Nijvel.

Een alternatieve inrichting richting Brussel maximaliseert de ruimte voor een vrachtwagenparking, die wordt ingericht ter hoogte van het vroegere hotel. Gezien de omvang van de parking wordt een keerlus voorzien. Mogelijk kan een deel van de parking betalend worden gemaakt voor langparkeren en voorzien van bijkomende diensten voor vrachtwagenchauffeurs. De personenwagenparking bevindt zich achter het tankstation en het hoofdgebouw.



a. hotel



b. zone om te picknicken



c. bussenstrook



d. speeltuin



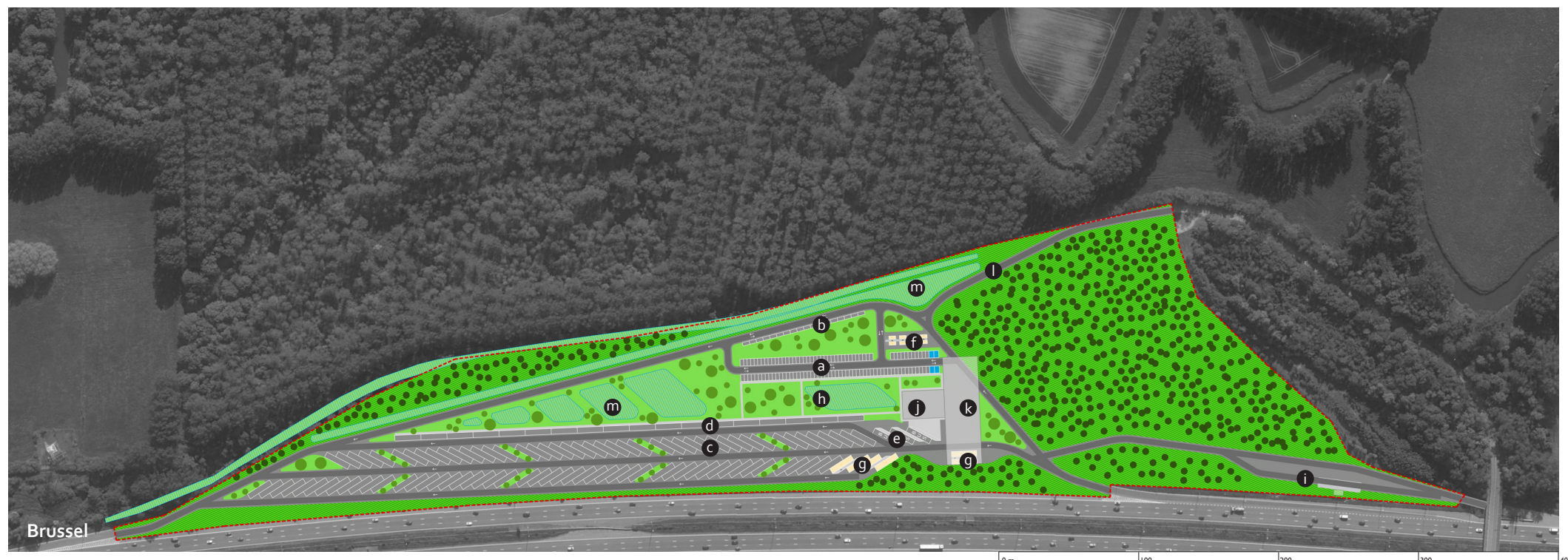
e. oneigenlijk gebruik



RUISBROEK RICHTING BRUSSEL

Focus	forenzen
Doelstelling vrachtparkeren	kortparkeren
Capaciteitsuitbreiding vracht	prioritair
Diensten	grote concessie/ servicestation
Parkeerplaatsen	125 (105) waarvan 90 m voor langere voertuigen
Vrachtwagens	114 (30) waarvan 340 m voor langere vrachtwagens
Elektrisch laden auto	8
Elektrisch laden vrachtwagen	2(MW) + 4

- a haakse autoparkeerplaatsen (90°), andersvalidenplaatsen,
- b motoparkeerplaatsen langsparkerplaatsen voor kleine bestelwagens,
- c caravans, mobilhomes,... gestoken vrachtparkeerplaatsen (30°)
- d langsparkeren voor vrachtwagens met aanhangwagens, koelwagens,...
- e busparkeerplaatsen
- f elektrische laadplaatsen voor wagens
- g elektrische laadplaatsen voor vrachtwagens
- h centrale strip met zitmeubilair en afvalbakken
- i weegbrug
- j sanitair, shop en restaurant
- k tankstation
- l verbinding voor personeel
- m bufferbekken

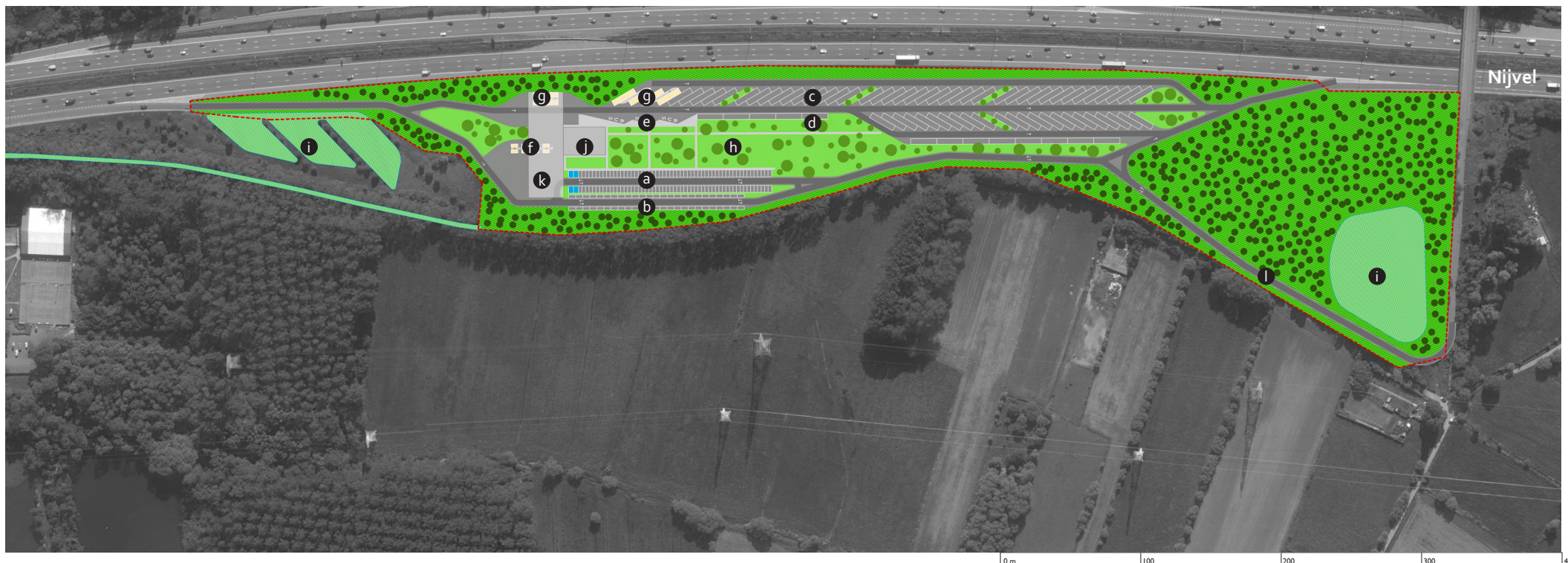


Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites

RUISBROEK RICHTING NIJVEL

Focus	forenzen
Doelstelling vrachtparkeren	kortparkeren
Capaciteitsuitbreiding vracht	prioritair
Diensten	grote concessie/ servicestation
Parkeerplaatsen	164 (140) waarvan 240 m voor langere voertuigen
Vrachtwagens	79 (30) waarvan 250 m voor langere vrachtwagens
Elektrisch laden auto	8
Elektrisch laden vrachtwagen	2(MW) + 4

- a haakse autoparkeerplaatsen (90°), andersvalidenplaatsen,
- b motoparkeerplaatsen langsparkerplaatsen voor kleine bestelwagens,
- c caravans, mobilhomes,... gestoken vrachtparkeerplaatsen (30°)
- d langsparkeren voor vrachtwagens met aanhangwagen, koelwagens,...
- e busparkeerplaatsen
- f elektrische laadplaatsen voor wagens
- g elektrische laadplaatsen voor vrachtwagens
- h centrale strip met zitmeubilair en afvalbakken
- i bufferbekken
- j sanitair, shop en restaurant
- k tankstation
- l verbinding voor personeel



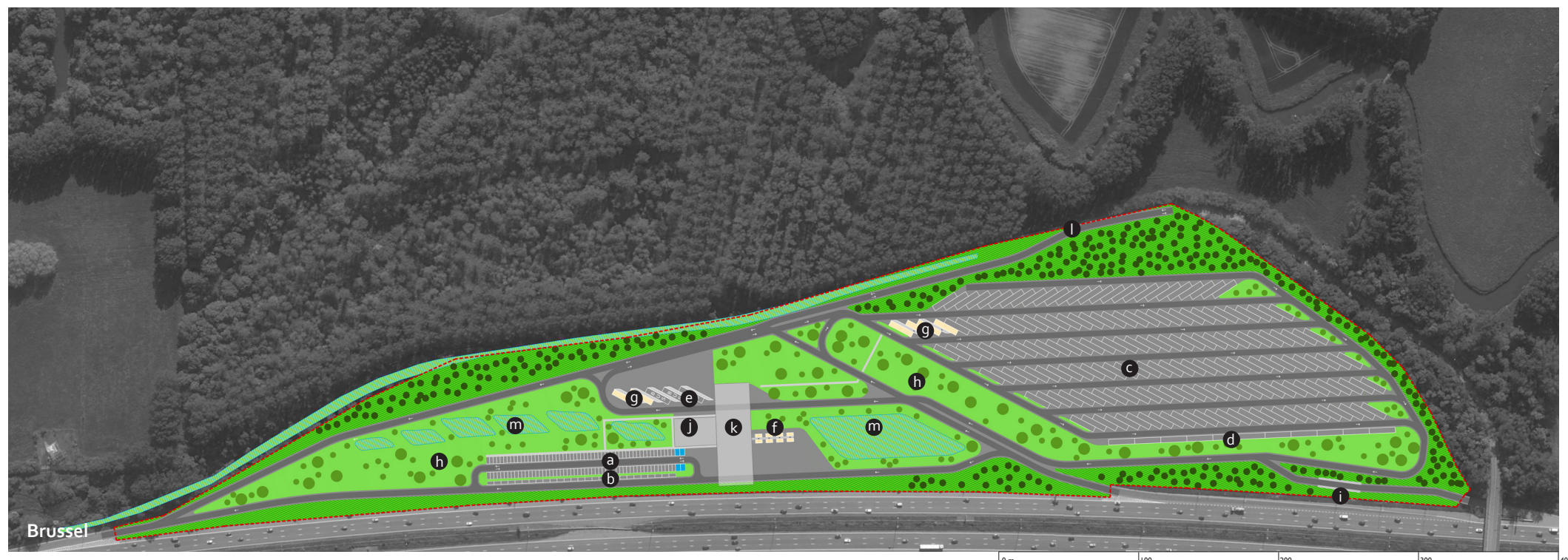
Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites



RUISBROEK RICHTING BRUSSEL

Focus	forenzen
Doelstelling vrachtparkeren	kortparkeren
Capaciteitsuitbreiding vracht	prioritair
Diensten	grote concessie/ servicestation
Parkeerplaatsen	139 (105) waarvan 135 m voor langere voertuigen
Vrachtwagens	196 (30) waarvan 200 m voor langere vrachtwagens
Elektrisch laden auto	8
Elektrisch laden vrachtwagen	2(MW) + 4

- a haakse autoparkeerplaatsen (90°), andersvalidenplaatsen,
- b motoparkeerplaatsen langsparkerplaatsen voor kleine bestelwagens,
- c caravans, mobilhomes,... gestoken vrachtparkeerplaatsen (30°)
- d langsparkeren voor vrachtwagens met aanhangwagens, koelwagens,...
- e busparkeerplaatsen
- f elektrische laadplaatsen voor wagens
- g elektrische laadplaatsen voor vrachtwagens
- h centrale strip met zitmeubilair en afvalbakken
- i weegbrug
- j sanitair, shop en restaurant
- k tankstation
- l verbinding voor personeel
- m bufferbekken



Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites



HALLE

De dienstenzone van Halle ligt langs de E19 op de grens met Wallonië. Enkel de noordelijk zone (richting Brussel) ligt in Vlaanderen. Beide zones worden door Vlaanderen beheerd. De zone grenst aan het Hallerbos en omvat een toerit naar een stortplaats aan de overzijde van de snelweg. Het gaat om een kleine zone met enkel langspaarkeerstroken voor zowel vracht als personenwagens (niet gescheiden). Er zijn geen faciliteiten aanwezig. Uit analyse is gebleken dat het bijzonder moeilijk is om op deze locatie een volwaardige dienstenzone (type kiosk) te ontwikkelen. De zone heeft immers geen eigen stroomvoorziening. De aanwezigheid van het Hallerbos en de grote afstand tot de netwerken maakt het een bijzonder zware opgave om bv. laadinfrastructuur te ontwikkelen. Daarom wordt voorgesteld om deze zone niet verder op te nemen in het netwerk. Op termijn zou het terrein kunnen worden toegevoegd aan het Hallerbos.



a. grote bomen



b. zone om te picknicken



c. afgesloten toiletgebouw



d. opengebroken afsluiting



e. aansluiting op lokaal netwerk



Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites



TESSENDERLO

De dienstenzones van Tessenderlo zijn gelegen langs de E313 op een parallelweg die aansluit op de op-en afrit, naast industrie. Het tankstation ligt vandaag centraal op het terrein. Er is vanop het onderliggende wegnnet toegang tot de zones.

Op deze zones ligt de focus op vrachttransport: uitbreiden van de capaciteit en verhogen van de verblijfskwaliteit. Vrachtwagens worden aan de landschapszijde geplaatst of achter de centrale zon. Er zijn vooraan enkele busparkeerplaatsen met perron aanwezig. Een strook voor langsparkeren voor langere transporten (die niet op de parkeerplaatsen passen) wordt aan de landschapszijde voorzien. De vrachtwagenparking is zo opgevat dat hij modulair (in functie van de behoefte) kan worden uitgebreid. De beschikbare lengte laat ook toe om hier een weegbrug en aanhorigheden te voorzien. Aansluitend wordt een verbinding naar het onderliggende wegnnet gerealiseerd met poortje en fietsenparking.

Auto's, moto's en bestelwagens worden aan de snelwegzijde geplaatst en worden haaks geparkeerd. In de centrale strip wordt minstens een tankstation, laadinfra, shop, snack met uitgebreid sanitair, sportfaciliteiten en eventueel extra basis sanitair voor vrachtbestuurders voorzien.



a. autoparking

b. zone om te picknicken

c. busstrook

d. eetgelegenheid

e. lokale verbinding



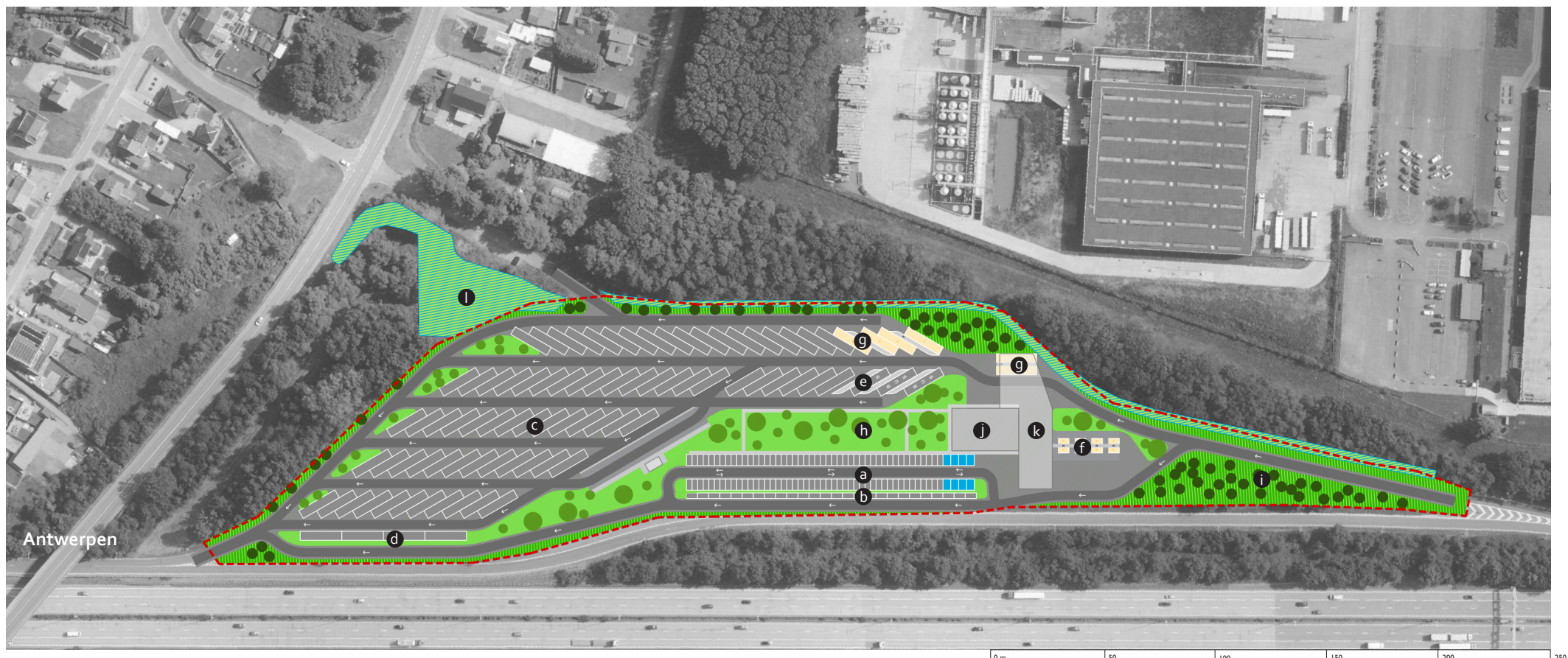
Actualisatie netplan dienstzones - deel C: sites



TESSENDERLO RICHTING ANTWERPEN

Focus	vrachttransport
Doelstelling vrachtparkeren	langparkeren
Capaciteitsuitbreiding vracht	prioritair
Diensten	grote concessie/ servicestation
Parkeerplaatsen	126 (110) waarvan 130 m voor langere voertuigen
Vrachtwagens	84 (39) waarvan 75 m voor langere vrachtwagens
Elektrisch laden auto	8
Elektrisch laden vrachtwagen	2(MW) + 4

- a haakse autoparkeerplaatsen (90°), andersvalidenplaatsen,
- b motoparkeerplaatsen langsparkerplaatsen voor kleine bestelwagens,
- c caravans, mobilhomes,... gestoken vrachtparkeerplaatsen (30°)
- d langsparkeren voor vrachtwagens met aanhangwagens, koelwagens,...
- e busparkeerplaatsen
- f elektrische laadplaatsen voor wagens
- g elektrische laadplaatsen voor vrachtwagens
- h centrale strip met zitmeubilair en afvalbakken
- i weegbrug
- j sanitair, shop en restaurant
- k tankstation
- l bufferbekken



Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites



TESSENDERLO RICHTING LUIK

Focus	vrachttransport
Doelstelling vrachtparkeren	langparkeren
Capaciteitsuitbreiding vracht	prioritair
Diensten	grote concessie/ servicestation
Parkeerplaatsen	110 (110) waarvan 100 m voor langere voertuigen
Vrachtwagens	62 (41) waarvan 110 m voor langere vrachtwagens
Elektrisch laden auto	8
Elektrisch laden vrachtwagen	2(MW) + 4

- a haakse autoparkeerplaatsen (90°), andersvalidenplaatsen,
- b motoparkeerplaatsen langsparkerplaatsen voor kleine bestelwagens,
- c caravans, mobilhomes,... gestoken vrachtparkeerplaatsen (30°)
- d langsparkeren voor vrachtwagens met aanhangwagens, koelwagens,...
- e busparkeerplaatsen
- f elektrische laadplaatsen voor wagens
- g elektrische laadplaatsen voor vrachtwagens
- h centrale strip met zitmeubilair en afvalbakken
- i weegbrug
- j sanitair, shop en restaurant
- k tankstation
- l bufferbekken



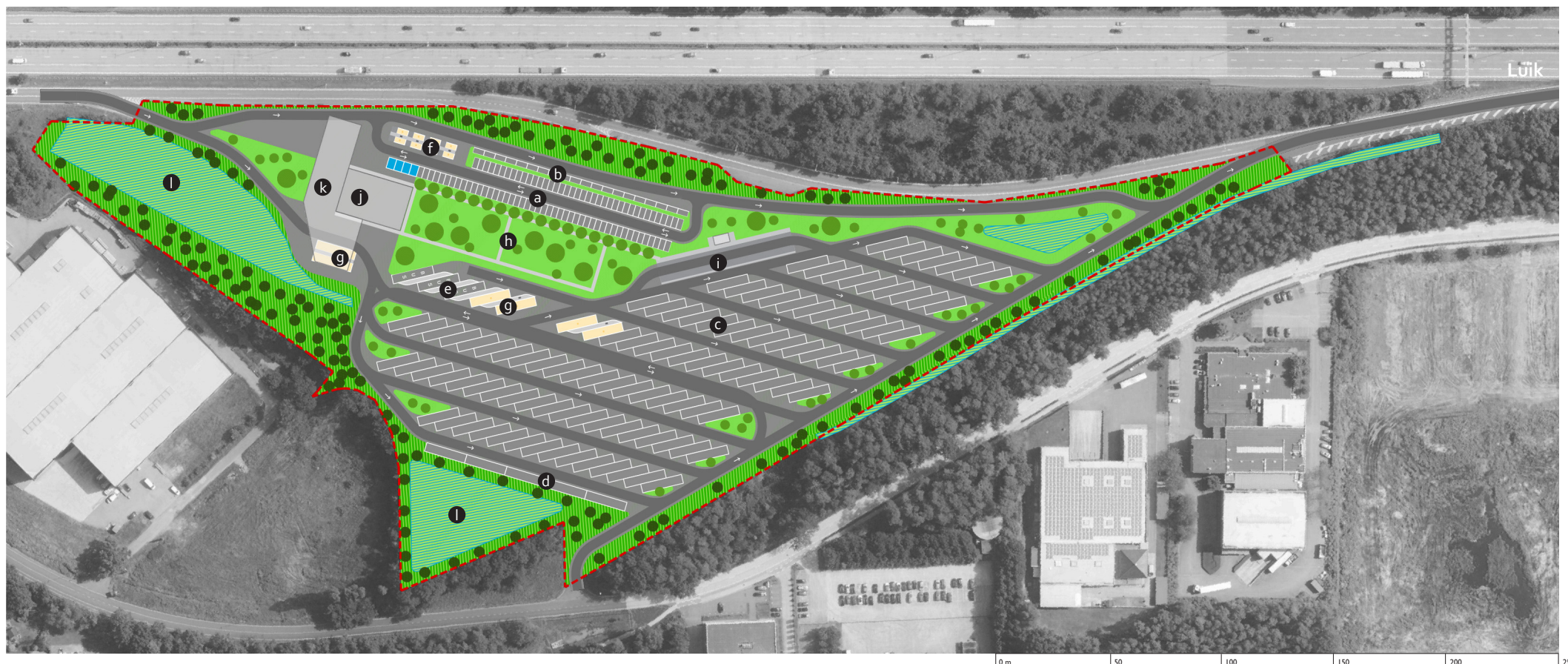
Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites



TESSENDERLO RICHTING LUIK

Focus	vrachttransport
Doelstelling vrachtparkeren	langparkeren
Capaciteitsuitbreiding vracht	prioritair
Diensten	grote concessie/ servicestation
Parkeerplaatsen	116 (110) waarvan 100 m voor langere voertuigen
Vrachtwagens	113 (41) waarvan 100 m voor langere vrachtwagens
Elektrisch laden auto	8
Elektrisch laden vrachtwagen	2(MW) + 4

- a haakse autoparkeerplaatsen (90°), andersvalidenplaatsen,
- b motoparkeerplaatsen langsparkerplaatsen voor kleine bestelwagens,
- c caravans, mobilhomes,... gestoken vrachtparkeerplaatsen (30°)
- d langparkeren voor vrachtwagens met aanhangwagens, koelwagens,...
- e busparkeerplaatsen
- f elektrische laadplaatsen voor wagens
- g elektrische laadplaatsen voor vrachtwagens
- h centrale strip met zitmeubilair en afvalbakken
- i weegbrug
- j sanitair, shop en restaurant
- k tankstation
- l bufferbekken



Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites

ROTSELAAR

De dienstenzones van Rotselaar liggen langs de E314 en sluiten aan bij bossen en akkers. Bewoning is in de directe omgeving niet aanwezig. Tussen de snelweg en de zone is een brede groenstrook. Het tankstation en gebouw bevinden zich voor de parkings. De stromen van vracht- en personenvervoer zijn niet strikt gescheiden. Zo worden de busparkings -toegankelijk via de zone voor personenvervoer- steevast ingenomen door vrachtwagens. Om het hoofdgebouw te bereiken moeten bezoekers de drukke rijweg oversteken. Er is geen afgescheiden voetpad aanwezig. Recent werden snelladers voor personenwagens voorzien (8 plaatsen per richting, doorrijtype).

Bij de herinrichting wordt rekening gehouden met de bijzondere vorm van het terrein (vierkant). De huidige positie van het hoofdgebouw en de laadinstallatie blijven zo goed als behouden. Er wordt echter een strikte scheiding voorzien tussen vracht- en personenverkeer en een duidelijke scheiding met de snelweg. Aan de vrachtzijde wordt de mogelijkheid voorzien om snelladers te voorzien. Het aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens (momenteel een tiental) wordt verdrievoudigd. Tussen beide parkeerzones ligt een groenstrook waar diverse functies (rusten, sporten, ...) een plaats kunnen krijgen.



a. autoparking



b. zone om te picknicken



c. busstrook



d. eetgelegenheid



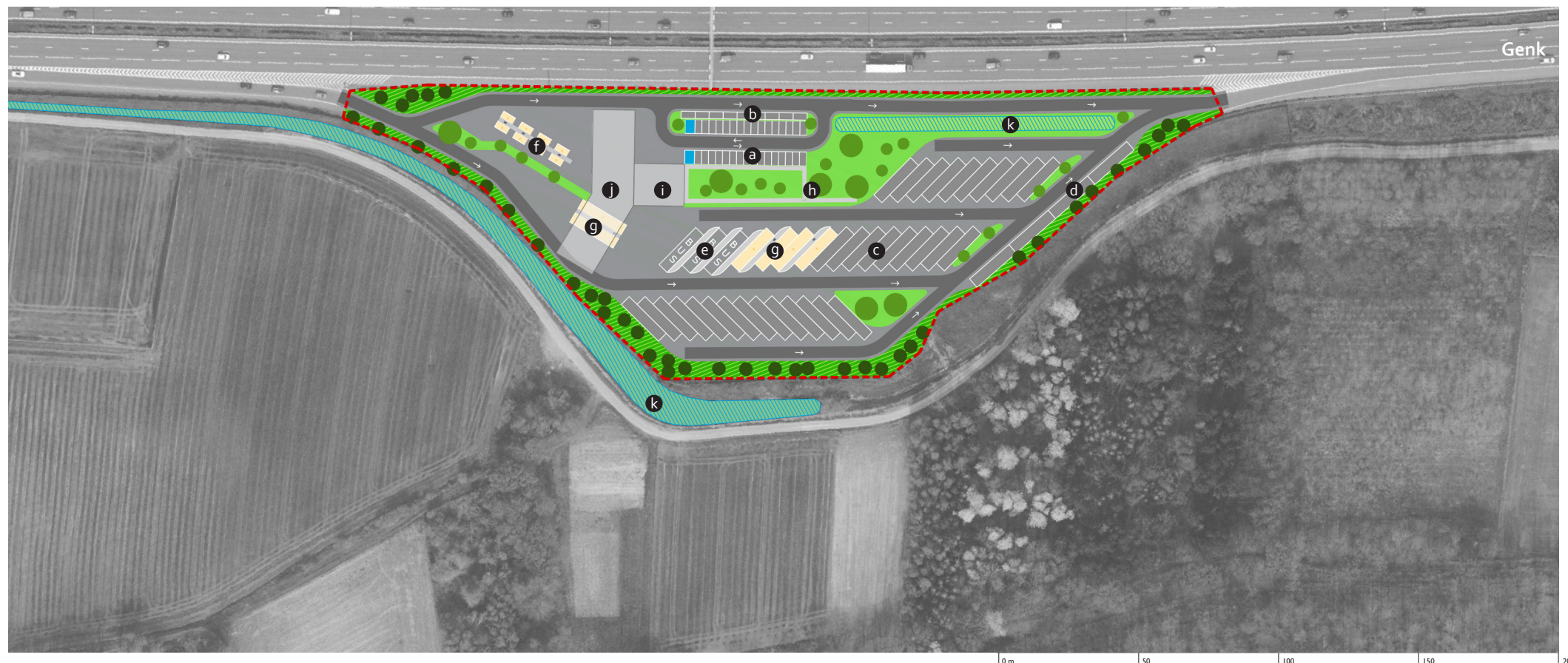
e. elektrisch laden wagen



ROTSELAAR RICHTING GENK

Focus	vrachttransport/ forenzen
Doelstelling vrachtparkeren	kortparkeren
Capaciteitsuitbreiding vracht	prioritair
Diensten	grote concessie/ servicestation
Parkeerplaatsen	43 (40) waarvan 50 m voor langere voertuigen
Vrachtwagens	41 (14) waarvan 75 m voor langere vrachtwagens
Elektrisch laden auto	8
Elektrisch laden vrachtwagen	2(MW) + 4

- a haakse autoparkeerplaatsen (90°), andersvalidenplaatsen,
- b motoparkeerplaatsen langsparkerplaatsen voor kleine bestelwagens,
- c caravans, mobilhomes,... gestoken vrachtparkeerplaatsen (45°)
- d langsparkeren voor vrachtwagens met aanhangwagens, koelwagens,...
- e busparkeerplaatsen
- f elektrische laadplaatsen voor wagens
- g elektrische laadplaatsen voor vrachtwagens
- h centrale strip met zitmeubilair en afvalbakken
- i sanitair, shop en restaurant
- j tankstation
- k bufferbekken



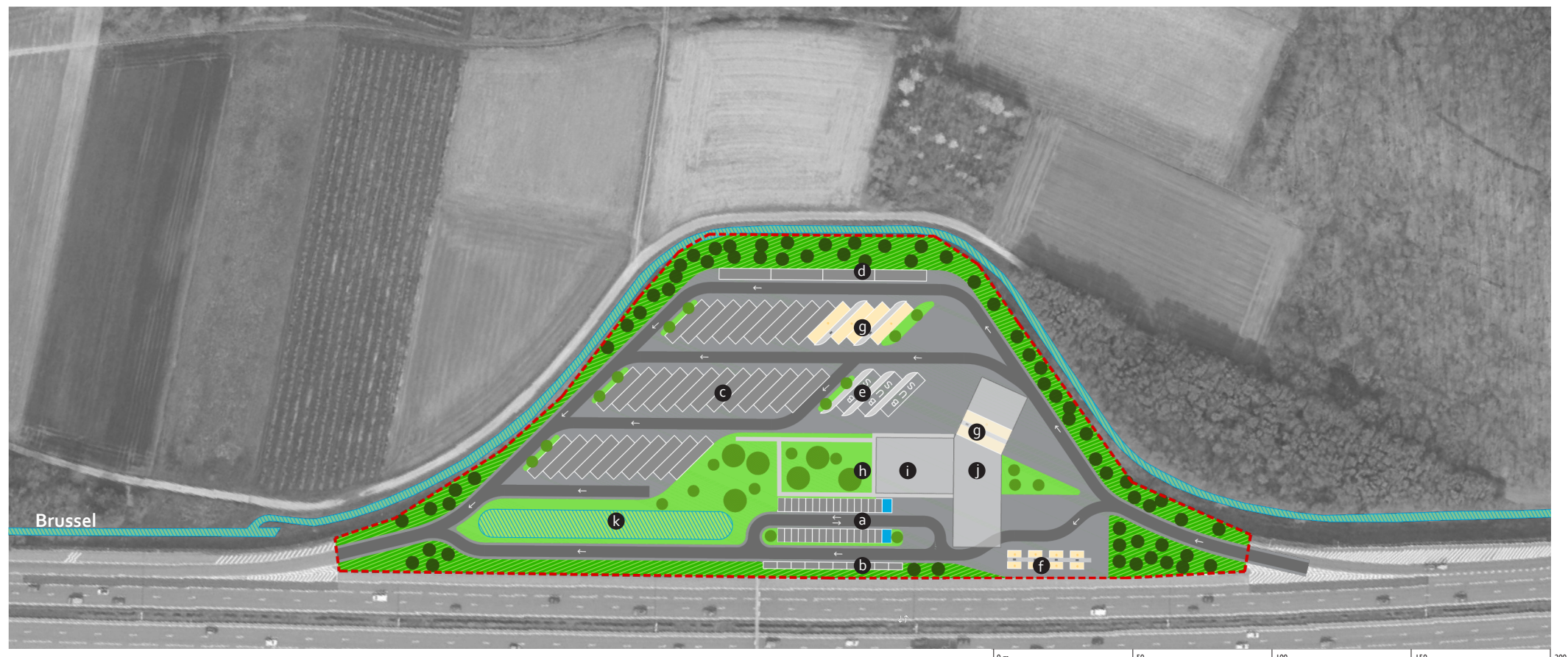
Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites



ROTSELAAR RICHTING BRUSSEL

Focus	vrachttransport/ forenzen
Doelstelling vrachtparkeren	kortparkeren
Capaciteitsuitbreiding vracht	prioritair
Diensten	grote concessie/ servicestation
Parkeerplaatsen	42 (41) waarvan 50 m voor langere voertuigen
Vrachtwagens	40 (23) waarvan 75 m voor langere vrachtwagens
Elektrisch laden auto	8
Elektrisch laden vrachtwagen	2(MW) + 4

- a haakse autoparkeerplaatsen (90°), andersvalidenplaatsen,
- b motoparkeerplaatsen langsparkerplaatsen voor kleine bestelwagens,
- c caravans, mobilhomes,... gestoken vrachtparkeerplaatsen (45°)
- d langsparkeren voor vrachtwagens met aanhangwagens, koelwagens,...
- e busparkeerplaatsen
- f elektrische laadplaatsen voor wagens
- g elektrische laadplaatsen voor vrachtwagens
- h centrale strip met zitmeubilair en afvalbakken
- i sanitair, shop en restaurant
- j tankstation
- k bufferbekken



Actualisatie netplan dienstenzones - deel C: sites

E. IMPACT OP HET NETWERK

De uitvoering van het voorliggende netplan, met specifiek de herinrichting van de voorgestelde sites in lijn met de uitgewerkte lay-outs, betekent een belangrijke verbetering van het netwerk van dienstenzones langsheen de Vlaamse snelwegen. Niet enkel maakt deze herinrichting een toename mogelijk van het aantal reglementaire (vracht) parkeerplaatsen, ook de geboden kwaliteit neemt significant toe door het aanbieden van basisdiensten op elke site.

Op het netwerk ontbreken nog steeds enkele dienstenzones, met name langs wegen die sterk ontwikkelen. We denken hierbij met name aan de E34 en de E403. Op beide assen is het toevoegen van nieuwe dienstenzones noodzakelijk om de gewenste tussenafstanden te realiseren.

De toename van de capaciteit aan vrachtwagenparkings op het netwerk kan nog verder vergroot worden. Toch blijft het belangrijk om de sites voor te behouden voor de noodzakelijke rustpauzes voor doorgaand verkeer. Oneigenlijk gebruik (weekendrust, cabotage...) dienen te worden vermeden. Naast de inrichting van dienstenzones kunnen ook de verschillende vroegere douaneposten een belangrijke schakel vormen in het netwerk, niet enkel door hun relatief grote oppervlaktes (met potentieel dus een grote capaciteit), maar ook omdat net in de grensgebieden op een flexibele manier ingespeeld moet kunnen worden op soms snel veranderende omstandigheden.

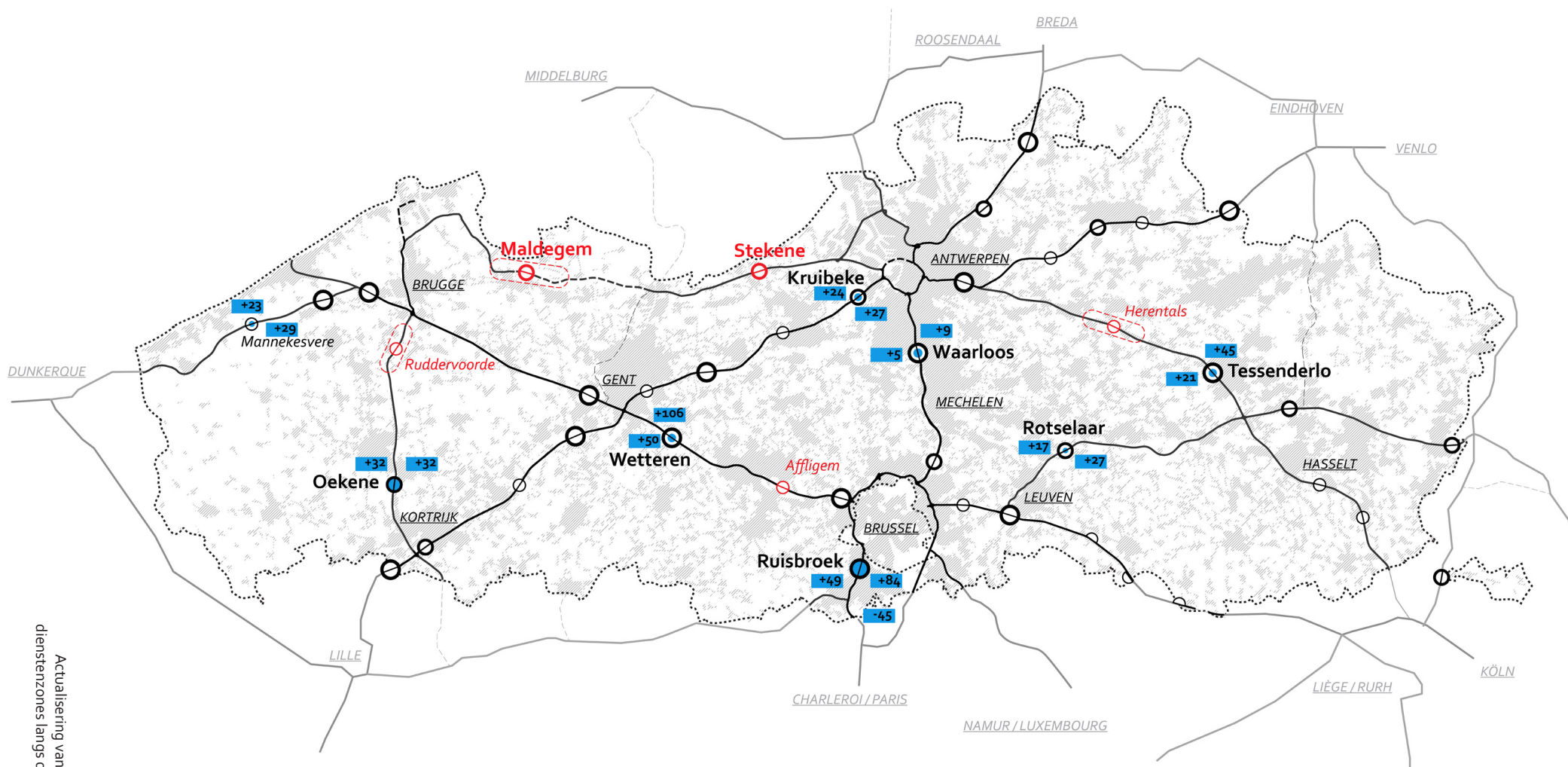
De dienstenzones spelen ook een belangrijke rol in de energietransitie. Door hun zichtbare aanwezigheid zorgen de elektrische snelladers ervoor dat de drempel naar elektrisch rijden wordt verminderd. Dat effect is nu al zichtbaar bij de personenwagens, maar zal ook voor het vrachtvervoer cruciaal zijn. De mogelijkheid om gasvormige brandstoffen (CNG, LPG, H2) aan te bieden blijft bestaan. In hoeverre deze brandstoffen in de toekomst nog een rol zullen spelen blijft af te wachten.

	PARKEERPLAATSEN AUTO				PARKEERPLAATSEN VRACHTWAGEN				EVALUATIE	
	HUDIGE SITUATIE	REFERENTIE- ONTWERP	REFERENTIE- ONTWERP (langsparkeren)	VERSCHIL	HUDIGE SITUATIE	REFERENTIE- ONTWERP	REFERENTIE- ONTWERP (langsparkeren)	VERSCHIL	HUDIGE SITUATIE	REFERENTIE- ONTWERP
Mannekensverre > Frankrijk	60	63	75m	+ 3	9	32	55m	+ 23	Gemiddeld	Hoog
Mannekensverre > Oostende	60	63	75m	+ 3	9	38	150m	+ 29	Gemiddeld	Hoog
Oekene > Oostende	35	57	50m	+ 22	25	57	150m	+ 32	Zeer laag	Gemiddeld
<i>uitbreiding</i>	<i>35</i>	<i>48</i>	<i>50m</i>	<i>+ 13</i>	<i>25</i>	<i>109</i>	<i>190m</i>	<i>+ 84</i>	<i>Zeer laag</i>	<i>Gemiddeld</i>
Oekene > Kortrijk	37	54	50m	+ 17	25	57	150m	+ 32	Zeer laag	Gemiddeld
<i>uitbreiding</i>	<i>37</i>	<i>48</i>	<i>50m</i>	<i>+ 11</i>	<i>25</i>	<i>93</i>	<i>190m</i>	<i>+ 68</i>	<i>Zeer laag</i>	<i>Gemiddeld</i>
Wetteren > Oostende	89	105	100m	+ 16	80	186	190m	+ 106	Gemiddeld	Hoog
Wetteren > Brussel	96	103	140m	+ 7	80	130	190m	+ 50	Gemiddeld	Hoog
Kruike > Antwerpen	74	78	50m	+ 4	31	58	150m	+ 27	Hoog	Hoog
Kruike > Kortrijk	74	80	80m	+ 6	30	54	100m	+ 24	Hoog	Hoog
Waarloos > Brussel	130	115	100m	- 15	23	32	150m	+ 9	Hoog	Hoog
Waarloos > Antwerpen	137	115	100m	- 22	24	29	135m	+ 5	Hoog	Hoog
Ruisbroek > Brussel	105	125	90m	+ 20	30	114	340m	+ 84	Zeer laag	Gemiddeld
<i>uitbreiding</i>	<i>105</i>	<i>139</i>	<i>135m</i>	<i>+ 34</i>	<i>30</i>	<i>196</i>	<i>200m</i>	<i>+ 166</i>	<i>Zeer laag</i>	<i>Hoog</i>
Ruisbroek > Nijvel	140	164	240m	+ 24	30	79	250m	+ 49	Zeer laag	Gemiddeld
Halle > Frankrijk	2	0	0m	- 15	45	0	0m	- 45	Hoog	<i>geschrapt</i>
Tessenderlo > Antwerpen	110	126	130m	+ 16	39	84	75m	+ 45	Hoog	Hoog
Tessenderlo > Luik	110	110	130m	+ 0	41	62	110m	+ 21	Hoog	Hoog
<i>uitbreiding</i>	<i>110</i>	<i>116</i>	<i>100m</i>	<i>+ 6</i>	<i>41</i>	<i>113</i>	<i>100m</i>	<i>+ 72</i>	<i>Hoog</i>	<i>Hoog</i>
Rotselaar > Genk	40	43	50m	+ 3	14	41	75m	+ 27	Gemiddeld	Hoog
Rotselaar > Brussel	41	42	50m	+ 1	23	40	75m	+ 17	Gemiddeld	Hoog

* incl. parkeerplaatsen andersvaliden

* incl. normale laadplaatsen voor vrachtwagens

som	+ 535
+ uitbreiding	+ 706



KAART 23
BIJKOMENDE PARKEERCAPACITEIT VRACHTWAGENS PER DIENSTENZONE
(+535 in totaal inclusief langsparkeren)

- EVALUATIE**
- hoog aantal voertuigen (PAE)/oppervlakte (m²)
 - gemiddeld aantal voertuigen (PAE)/oppervlakte (m²)
 - laag aantal voertuigen (PAE)/oppervlakte (m²)
 - zeer laag aantal voertuigen (PAE)/oppervlakte (m²)
 - dienstenzone met tankstation
 - dienstenzone zonder tankstation
 - zoekzone nieuwe dienstenzone

