



Vlaanderen
is veilig onderweg

STRATEGISCH NETPLAN DIENSTENZONES

B | CONCEPT

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. UITGANGSPUNTEN 6

1. De rol van een dienstenzone	26
2. Dienstenzones in het netwerk	30
3. Uitrusting versus diensten	36
4. Concessies	40

B. NETPLAN 2025-2030 21

1. Optimale spreiding van dienstenzones	22
2. Uniforme basisuitrusting voor alle dienstenzones	24
3. Slimme spreiding laad- en tankinfrastructuur voor alle voertuigtypes	26
4. Differentiatie in dienstverlening op alle dienstenzones	28
5. Uitbreiden van de capaciteit voor vrachtwagenparkeren	34

C. CORRIDORS 36

1. E40	46
2. E17 – E19 noord	52
3. E19	58
4. E34	64
5. E313	70
6. E314	76
7. E403	82
8. Moelingen	88

D. ACTIEPLAN 89

1. Overzicht	90
2. Prioriteiten	92

SAMENVATTING

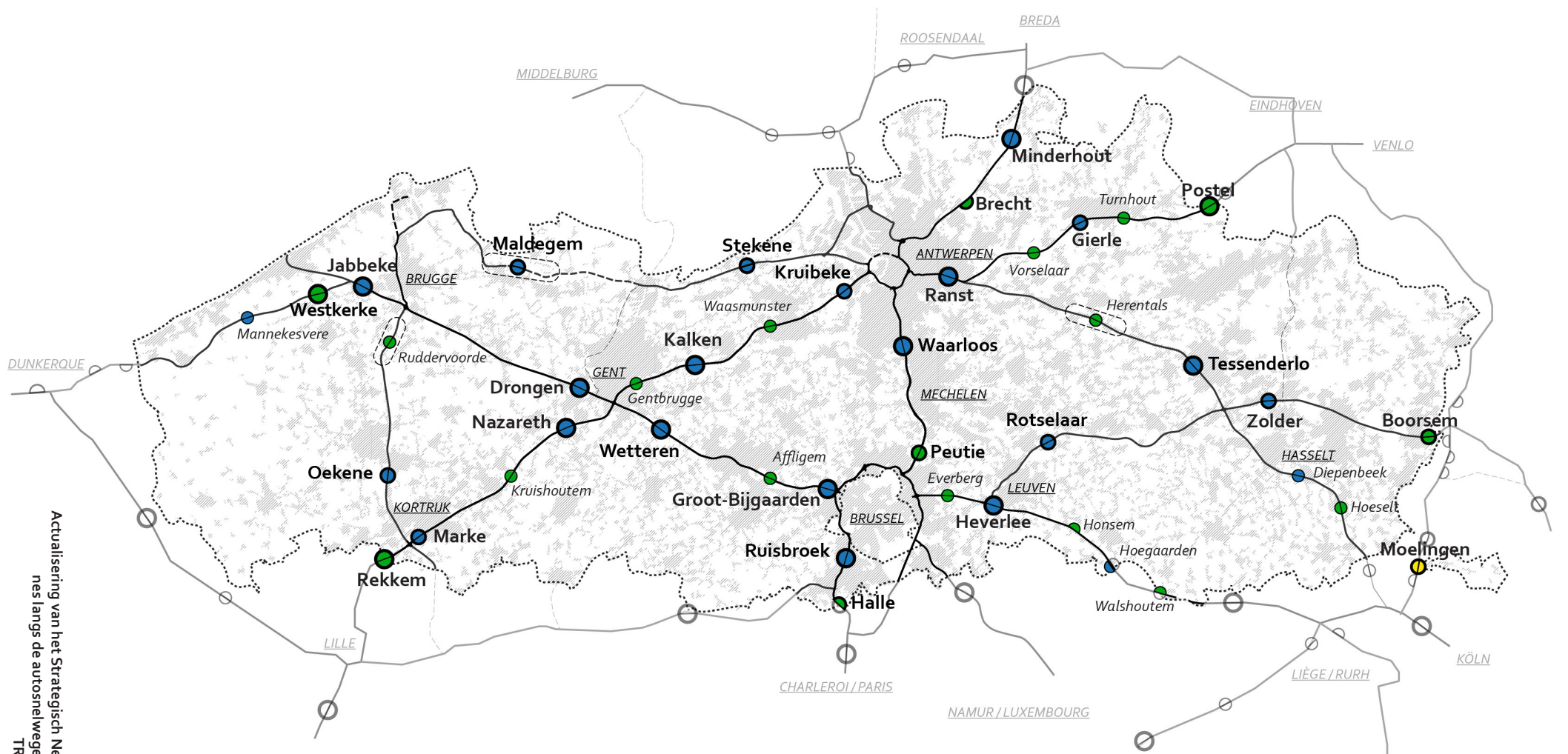
Reeds in het vorige Netplan Dienstenzones (2017) werden de krijtlijnen uitgetekend voor een consistent en goed uitgerust netwerk. De voorbij jaren zijn belangrijke stappen gezet om ook op kleinere dienstenzones extra uitrusting, zoals laadinfrastructuur en sanitair, te voorzien. De herziening van het netplan bouwt voort op dezelfde filosofie, maar houdt rekening met belangrijke maatschappelijke en technologische evoluties.

De hoogste prioriteit ligt op het vervolledigen van het netwerk van dienstenzones zelf, met name op corridors die geen of ondermaatse infrastructuur hebben. Dit is zeker het geval voor de E34, die de komende jaren verder wordt uitgebouwd als snelweg. Ook de E403, waarvoor ook uitbreidingsplannen bestaan, heeft nood aan bijkomende capaciteit.

Wat betreft het voorzien van (alternatieve) brandstoffen zijn er de voorbije jaren belangrijke stappen gezet in de uitbouw van een netwerk voor elektrisch laden voor personenwagens. Daarnaast werden de eerste stappen gezet om ook voor vrachtwagens laadinfra te ontwikkelen. Voor andere brandstoffen zoals LNG, CNG en H2 is het beeld diffuus. Het Netplan streeft ernaar om voor de verschillende brandstoffen te beantwoorden aan de Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR), die duidelijke ambities vastlegt voor het hele Europese hoofdwegennetwerk. In het bijzonder voor laadinfrastructuur voor vrachtwagens zijn bijkomende inspanningen noodzakelijk. Voor dienstenzones wordt waterstof niet als prioritair aangemerkt.

Het netplan wil uitdrukkelijk inzetten op het verbeteren van de gebruikservaring voor de verschillende types gebruikers. Daarom wordt voor alle dienstenzones éénzelfde basisuitrusting voorzien die beantwoordt aan de specifieke taken van dienstenzones binnen het snelwegennetwerk: rustplaatsen, kwalitatieve parkeerplaatsen, elektrisch laden en sanitair worden overal voorzien. Alle dienstenzones zijn bovendien toegankelijk voor alle types gebruikers.

Er wordt daarnaast ingezet op een duidelijke differentiatie in functie van de rol die de verschillende zones hebben binnen het netwerk. Een aantal diensten -die als prioritair worden beschouwd- worden door de overheid opgelegd (bv. brandstoffen). Daarnaast wordt de nodige vrijheid gelaten aan de uitbaters die zelf bijkomende diensten mogen aanbieden die passen bij de visie die zij hebben voor een dienstzone. De uitrol van deze diensten wordt gekoppeld aan het voorzien van concessies op zo goed als alle dienstenzones.



KAART 1
STREEFBEELD NETPLAN 2025-2030

- grote dienstzone
- middel dienstzone
- klein dienstzone
- grote concessie/ servicestation
- kleine concessie/ kiosk
- geen concessie
- [...] zoekzone nieuwe dienstzone

A. UITGANGSPUNTEN

Dienstenzones maken integraal deel uit van de snelweg-infrastructuur en vervullen een belangrijke maatschappelijke en economische functie. Ze vormen niet enkel rustpunten langs het wegennet, maar zijn ook een essentieel instrument om verkeersveiligheid, comfort en efficiëntie te waarborgen voor alle weggebruikers. In een context van toenemende mobiliteit, langere transportafstanden en stijgende logistieke druk is het voorzien van goed uitgeruste en strategisch gelegen dienstenzones een noodzakelijke voorwaarde voor een duurzaam functionerend snelwegennet.

De rol en positionering van dienstenzones evolueren mee met bredere maatschappelijke ontwikkelingen: veranderend rijgedrag, nieuwe energiedragers, digitalisering en gewijzigde consumptiepatronen. Ze moeten zich bovendien inpassen in een complexe beleidsmatige en juridische context. Dit vraagt om een hernieuwde visie op hun inrichting, uitrusting en concessiebeheer.

In wat volgt worden basisprincipes uitgeschreven voor de rol en uitrusting van dienstenzones binnen het Vlaamse snelwegennet. Dit vormt de basis voor de analyse en actieplan per corridor.

1. De rol van een dienstenzone

Dienstenzones vormen een onmisbare schakel in het functioneren van het Vlaamse snelwegennet. Ze dragen bij aan de verkeersveiligheid, het rijcomfort en de efficiëntie van het goederen- en personenvervoer door bestuurders een veilige en toegankelijke plek te bieden voor korte onderbrekingen van hun rit. Hierna wordt de rol en functie van dienstenzones geschetst binnen het snelwegennet en wordt ingegaan op de verschillende gebruikers en hun specifieke noden, als basis voor verdere beleidskeuzes omtrent inrichting, uitrusting en ruimtelijke afstemming.

Een dienstenzone moet een veilige omgeving vormen voor korte (nood-) stops en moet daarvoor voor elke type voertuig (gratis) toegankelijk zijn. Ze spelen een essentiële rol langs de Vlaamse snelwegen waar bestuurders veilig kunnen stoppen om uiteenlopende redenen:

- Naleving van wettelijke rij- en rusttijden;
- Laden of tanken;
- Het nemen van een pauze voor eten of drinken;
- Een sanitaire stop;
- Om wagenziekte of vermoeidheid te verhelpen;
- Het uitvoeren van een voertuigcontrole of het verhelpen van pech.

Binnen dat systeem kunnen zones zich wel profileren op specifieke doelgroepen, afhankelijk van hun ligging (bijvoorbeeld pendel-, toeristische of vrachtcorridors). Een duidelijke ruimtelijke organisatie, met een veilige scheiding tussen verschillende verkeersstromen — in het bijzonder tussen vracht- en personenverkeer — is essentieel om conflicten en onduidelijke parkeersituaties te vermijden.

Een dienstenzone houdt het doorgaande (internationale) verkeer binnen de snelwegomgeving. Hoewel veel diensten — zoals tankstations, restaurants en parkings — vandaag via apps gemakkelijk te vinden zijn, blijft het noodzakelijk om deze diensten ook aan te bieden binnen de snelwegomgeving. In het sterk verstedelijkte Vlaanderen zijn alternatieven vaak nabij, maar niet altijd geschikt of veilig voor chauffeurs op doortocht, die vermoeid zijn of de lokale omgeving niet kennen. Door deze groep binnen het snelwegennet te laten pauzeren, wordt vermeden dat ze zich mengen met lokaal verkeer of ongeschikte infrastructuur gebruiken.

Een dienstenzone mag geen verkeersgenererende werking hebben. Ze maakt integraal deel uit van het snelwegennet en is ontworpen om het bestaande doorgaande verkeer te faciliteren, niet om bijkomend verkeer aan te trekken. Wanneer een dienstenzone zelf een bestemming wordt — bijvoorbeeld door een te ruim of te commercieel aanbod — ontstaat er een verkeersgenererend effect dat indruist tegen haar basisfunctie en dat bovendien de verkeersveiligheid en doorstroming op het snelwegennet kan ondermijnen.

Een dienstenzone moet toegankelijk zijn voor iedereen. In het verleden zijn enkele dienstenzones specifiek (betalend) ingericht voor vrachtwagens (vb. Kruishoutem). Maar er is gebleken dat deze een beperkt en foutief gebruik kennen. Snelwegparkings voor specifiek (betalende gebruikers) worden daarom niet langer langs de snelweg ingericht, de dienstenzones zijn er voor iedereen die een stop wil/ moet maken.

– Verschillende gebruikers

De gebruikers van dienstenzones zijn divers en vormen samen een breed spectrum van weggebruikers met uiteenlopende noden en verwachtingen. Grosso modo kunnen ze worden onderverdeeld in vier hoofdgroepen: pendelaars, toeristen, nationaal vrachtverkeer en internationaal vrachtverkeer. Daarnaast bestaat er een kleinere, vijfde groep — zoals handelsreizigers of consultants — die sporadisch gebruikmaakt van vergaderfaciliteiten. Deze groep heeft doorgaans weinig impact op de ruimtelijke inrichting van de zones en wordt daarom in deze studie verder buiten beschouwing gelaten.

De verhouding tussen de verschillende gebruikerstypes wordt in belangrijke mate bepaald door de ligging en functie van de dienstenzone binnen het netwerk. Zones langs pendelassen trekken voornamelijk woon-werkverkeer aan, terwijl locaties op internationale corridors vooral vrachtverkeer bedienen. Dienstenzones langs toeristische routes kennen dan weer een groter aandeel recreatieve gebruikers. Door rekening te houden met deze contextuele verschillen kunnen dienstenzones beter worden afgestemd op hun dominante gebruikerstypes, zonder daarbij de basisfunctionaliteit voor alle weggebruikers uit het oog te verliezen.

	(WOON-) WERKVERKEER	TOERISTISCH VERKEER	NATIONAAL VRACHTVERKEER	INTERNATIONAAL VRACHTVERKEER
FREQUENTIE	Dagelijks	Occasioneel	Dagelijks	Wekelijks/ maandelijks
AANTAL PERSONEN/ VOERTUIG	1 (max. 2)	Meerdere (inclusief baby's, kinderen, huisdieren,...)	1 of meerdere (busjes)	1
WANNEER	Weekdagen	Vakantieperiode en weekend	Weekdagen	Permanent
PIEKMOMENT	Ochtend- & avondspits	Lunch, avond	Ochtend- & avondspits	Avond/nacht
DUUR VAN GEBRUIK	Kort (5-10 min)	Middellang (15-60 min)	Middellang (15-45 min)	Lang (9 - 11u voor nachtrust)
GEBRUIKTE FUNCTIES	shop tanken (tankkaart) sanitair snack (restaurant)	sanitair shop picknick tanken speelzone restaurant	koffie shop tanken restaurant	(bewaakte) parking OBU-automaat (sanitair)
GEWENSTE FUNCTIES?	afhaalpunt pakjes / boodschappen WIFI elektrische laadpunten	hondenloopzone elektrische laadpunten divers sanitair rustzone	?	rustzone WIFI entertainment / ontspanningsruimte

(woon-)werkverkeer bestaat uit (dagelijkse) pendelaars en vertegenwoordigers e.d.m. die relatief frequent gebruik maken van de zones, voornamelijk om te tanken (tankkaart), plassen en voor de shop/ snack. Het gaat om (zeer) korte stops van personenwagens of moto's met dikwijls enkel de bestuurder, zo dicht mogelijk bij de ingang (zo mogelijk onder de luifel van het tankstation). In heel wat gevallen wordt er nadien verderop op de dienstzone geparkeerd om snel iets te nuttigen, telefoontjes te plegen of mails te beantwoorden in alle rust en zonder iets te moeten consumeren in het restaurant.

Toeristisch verkeer bestaat uit mensen die langere verplaatsingen maken en de dienstzone gebruiken voor langere stops om even te rusten, te tanken, te eten, naar het toilet te gaan,... veelal zijn het personenwagens die meerdere inzittenden vervoeren, waaronder ook 'meer eisende' gebruikerscategorieën: baby's en kinderen, minder mobiele mensen, huisdieren,... Ook touringcars vallen binnen deze groep. Ze parkeren liefst op een aangename parking op korte afstand van het restaurant/toilet, met bij voorkeur een meteen zichtbare looproute erheen. Om pragmatische redenen rekenen we hieronder ook de (professionele) gebruikers die elkaar ontmoeten op de dienstzones voor (korte) vergaderingen; zij vertonen immers een soortgelijk gedrag.

Nationaal vrachtverkeer: vrachtwagens en (grote) bestelwagens die de dienstzone gebruiken als rustplek, zowel tijdens de rit (verplichte rust 15-45 minuten) als aansluitend (voor of na) de werkuren. Ze gebruiken voornamelijk de koffiecorners en de snack-faciliteiten, en blijven soms ter plekke de aangekochte waren consumeren. Zowel individuele chauffeurs als minibusjes met ploegen (bouwarbeiders) komen voor, en ze parkeren liefst dicht bij de snack, op voldoende ruime parkings.

Internationaal (doorgaand) vrachtverkeer gebruikt de dienstzone als rustzone, zowel voor de verplichte korte stops als om te overnachten. De dikwijls precaire financiële situatie van deze mensen verhindert dat ze frequent de faciliteiten van de dienstzone gebruiken; ze nuttigen veelal zelf meegebracht voedsel en drank. Aangezien ze de shop niet gebruiken en (ook) willen slapen op de dienstzone, is het van minder belang van dichtbij het centrale gebouw te kunnen parkeren; rust is belangrijker.



Outdoor recreatiemogelijkheden: Voor vrachtwagenchauffeurs kunnen ook outdoor ontspanningsmogelijkheden worden voorzien: een fitness, pingpongtafel of basketbalring.



Walstroomb: Koeltransporten hebben continu stroom nodig om hun lading gekoeld te houden, ook tijdens rusttijden. Momenteel moeten chauffeurs daarvoor hun motor laten draaien, wat zorgt voor uitstoot en geluidshinder. Op drukke corridors kan het voorzien van elektrische aansluitpunten dit probleem verhelpen, het chauffeurscomfort verhogen en de rustkwaliteit verbeteren.

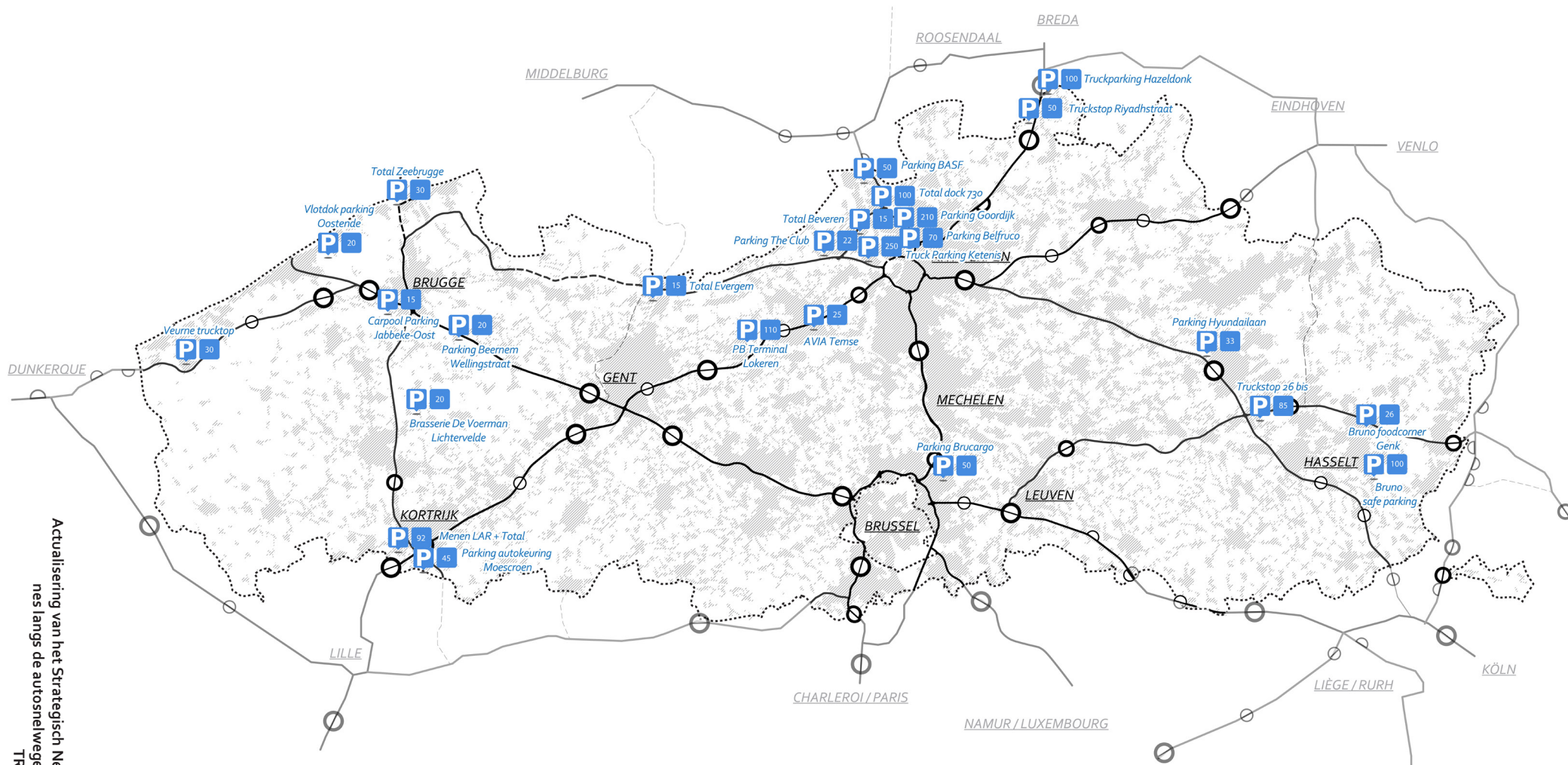
– Dienstenzones versus regionale vrachtwagenparkings

Tijdens de rondetafelgesprekken werd duidelijk dat de rol van een dienstenzone en een regionale vrachtwagenparking voer voor discussie is. Ze bieden gelijkaardige diensten aan (vrachtwagenparkeren), maar hebben een verschillende doelstelling en (ruimtelijk) beleid.

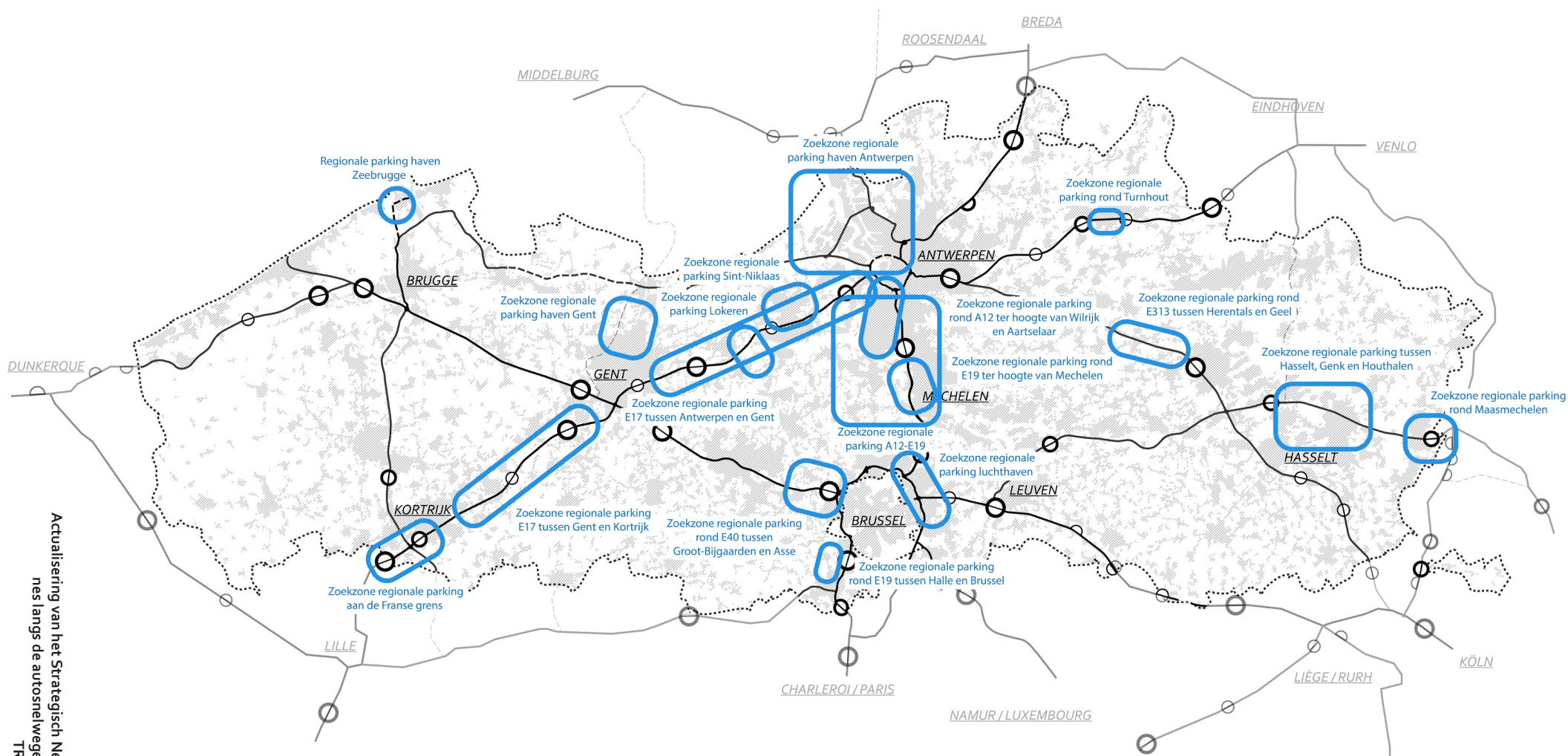
Een dienstenzones valt onder het beheer van AWW en is langs een snelweg gelegen. Deze zone is toegankelijk voor alle weggebruikers en faciliteert korte rusttijden (overdag + weeknacht), maar is niet uitgerust voor langdurige verblijven of weekendrust. De huidige parkeercapaciteit voor vrachtwagens op dienstenzones is duidelijk onvoldoende, vooral 's nachts. Vaak staan er dubbel zoveel vrachtwagens geparkeerd als er officiële plaatsen beschikbaar zijn. Omdat chauffeurs verplicht moeten rusten, wijken ze uit naar andere, soms gevaarlijke plekken: parkeerplaatsen voor auto's of bussen, rijwegen, op- en afritten en zelfs pechstroken, ook al zijn die deels afgesloten met paaltjes. Een uitbreiding van de capaciteit lijkt dus noodzakelijk. Toch is het niet wenselijk om een dienstenzone hier volledig voor uit te rusten. Dienstenzones bieden immers niet de rust en kwaliteit die nodig zijn voor weekendrust, die bovendien verplicht buiten de vrachtwagen moet plaatsvinden. Enkel zones met een hotel / motel vormen hierop een uitzondering. De dienstenzones zelf moeten zich vooral richten op het garanderen van (korte) rust voor alle autosnelweggebruikers en niet fungeren als buffer voor bedrijven, havens of industrieterreinen.

Een regionale vrachtwagenparking ligt in de omgeving van logistiek bedrijventerrein of een belangrijke vervoersas of -knooppunt. Deze parking is gericht op langdurig verblijf en kan zowel publiek als privaat worden uitgebaat. Private truckcenters tonen aan dat er potentieel is voor rendabele parkings met een goede prijs-kwaliteitverhouding. Het stimuleren van zulke initiatieven, vooral op logistieke knooppunten, kan helpen het tekort aan vrachtwagenparkings op te vangen.

Aanvullende initiatieven, zoals gedeelde trailerparkings, kunnen eveneens bijdragen. In de studie Visie Vrachtwagenparkeren (2022, Tractebel) zijn verschillende zoekzones opgenomen voor nieuwe vrachtwagenparkings op basis van OBU-data. Op deze vrachtwagenparkings kan bovendien een verhoogde beveiliging worden aangeboden.



KAART 2
REGIONALE VRACHTWAGENPARKING
ANNO 2025



KAART 3
ZOEKZONE REGIONALE VRACHTWAGENPARKING

2. Dienstenzones in het netwerk

De snelwegen in Vlaanderen hebben enkele jaren geleden een nieuwe categorisering gekregen, waarbij een onderscheid is gemaakt tussen Europese en Vlaamse hoofdwegen. Daarnaast dienen de dienstenzones ook te worden afgestemd op het TEN-T netwerk (kernnetwerk + uitgebreid net), dat als referentie wordt gebruikt voor de AFIR-richtlijn (Europese verordening voor de uitrol van alternatieve brandstoffen). Binnen deze verschillende categorisering dient een evenwichtig netwerk te worden opgebouwd van goed uitgeruste dienstenzones.

– Netwerken

Dienstenzones worden enkel voorzien op de Europese hoofdwegen. Dienstenzones richten zich hoofdzakelijk op het internationale, doorgaande verkeer dat niet gewenst is op het onderliggende wegnnet. Daarom worden de dienstenzones en hun onderlinge afstand in eerste instantie geijkt op de Europese hoofdwegen in Vlaanderen, de vroegere snelwegen met een 'E'-nummer. De Vlaamse hoofdwegen vormen een aanvulling op dit net, met meer regionale verbindingen (vb. N60 Gent-Ronse, N199 Geel-Kasterlee, N74 Houthalen-Pelt, R4 Gent, N44 Aalter-Maldegem, A12 Brussel-Antwerpen...). Deze wegen zijn doorgans niet ingericht volgens 'snelwegprincipes' waardoor de (nood-)stops niet noodzakelijk langs de hoofdweg hoeven te liggen. Momenteel liggen er ook geen dienstenzones langs deze Vlaamse hoofdwegen.

De TEN-T-corridors (kernnetwerk + uitgebreid net) worden enkel als leidraad genomen in functie van de AFIR-richtlijn. Langs deze corridors moet een minimale beschikbaarheid van tank- en laadpunten binnen een Europees afgestemd netwerk worden gegarandeerd. De AFIR-doelstellingen worden op die manier geïntegreerd in de Vlaamse dienstenzonestrategie.

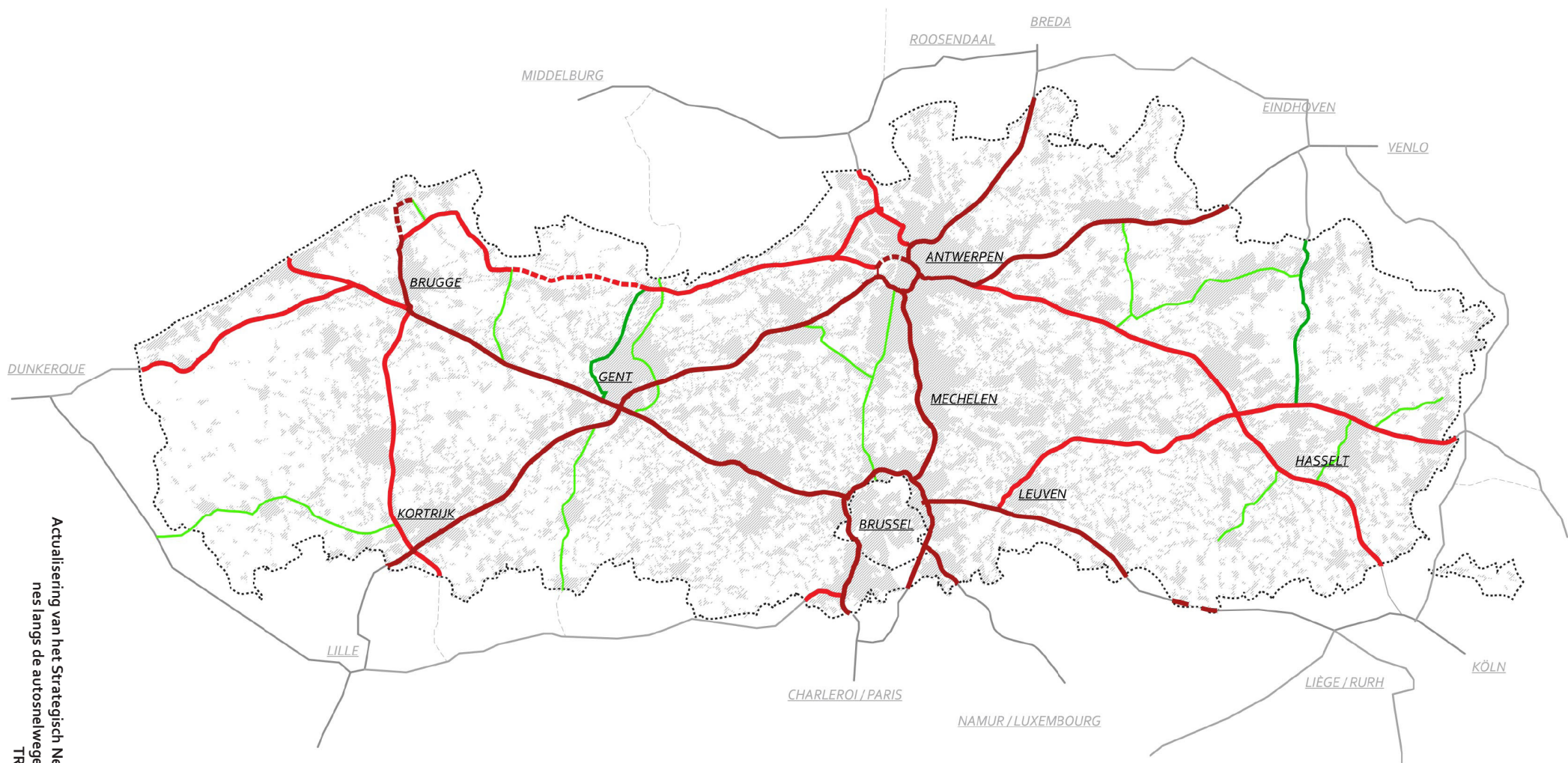
– Ruimtelijke spreiding

De bestaande dienstenzones vormen de basis voor het gewenste netwerk. Nieuwe dienstenzones zijn momenteel moeilijk te realiseren (grondverwerving, planologische herbestemming, impactstudies, budget) waardoor deze als een middellange-termijnproject dienen te worden beschouwd. Er wordt daarom maximaal uitgegaan van het bestaande netwerk aan dienstenzones. Nieuwe dienstenzones worden enkel voorgesteld waar er zeer grote hiaten in het netwerk zitten. Planologisch reeds gereserveerde zones (gewestplan) verdienen de voorkeur, aangezien ze procedureel eenvoudiger te realiseren zijn.

De tussenafstand voor de dienstenzones met traditionele brandstoffen langs de Europese hoofdwegen bedraagt 40-50 km. Deze tussenafstand wordt nog steeds als aanvaardbaar gezien, rekening houdende met de autonomie van de hedendaagse voertuigen. Ook in het buitenland bedraagt de afstand tussen deze dienstenzones 40-50 km. De afstanden kunnen wat kleiner (of groter) zijn waar dit nodig is om aan te sluiten op andere corridors en/ of ringwegen en in zones waar er structurele files voorkomen.

Tussen deze uitgebreide dienstenzones met traditionele brandstoffen liggen, bij voorkeur ongeveer halverwege, (kleinere) dienstenzones. Deze zijn noodzakelijk om voldoende rustpauzes te kunnen inlassen. Een goed uitgebouwd netwerk zorgt ervoor dat chauffeurs tijdig kunnen pauzeren, ook bij overbezetting of tijdelijke sluitingen van andere locaties. Ook daar waar er -door structurele files- een spitsreistijd verwacht wordt van meer dan 30 minuten tussen twee dienstenzones, lijkt een bijkomende rustzone aan de orde, zodat de rust- en sanitaire pauzes nooit te lang op zich laten wachten om een comfortabel gebruik van de snelwegen toe te laten. Niet in elk geval is een nieuwe aanleg binnen het snelwegdomein noodzakelijk: bestaande carpool- of P&R-parkings nabij op- en afritten kunnen, mits beperkte aanpassing zoals een eenvoudige sanitair blok en duidelijke signalisatie, een volwaardige aanvullende rol spelen. Zo wordt het netwerk efficiënter, duurzamer en beter afgestemd op de reële mobiliteitsnoden.

Nieuwe dienstenzones worden buiten stedelijk gebied en buiten havengebied gerealiseerd. In deze gebieden is een gelijkaardig aanbod aan diensten (vb. vrachtwagenparkeren) reeds aanwezig of minstens gewenst. Zo zou een (nieuwe) dienstenzone met groot aanbod aan vrachtwagenparkeren juist private initiatieven in het havengebied kunnen ondermijnen. Uit ervaring is ook gebleken dat handhaving in dienstenzones in stedelijke gebieden (Gentbrugge, Groot-Bijgaarden, Peutie...) een pak moeilijker is.



KAART 4
DIENTENZONES IN HET NETWERK
 (Bron: European Commission)

- wegenis met dientenzones**
- TEN-T kernnetwerk
 - - - TEN-T kernnetwerk gepland
 - Europese hoofdwegen
 - - - Europese hoofdwegen gepland
- wegenis zonder dientenzones**
- TEN-T uitgebreid netwerk
 - Vlaamse hoofdwegen

3. Uitrusting versus diensten

– Een vernieuwde aanpak

Uit de analyse van de huidige toestand van de dienstenzones blijkt dat er nog enkele zones niet beschikken over een minimum basisniveau van uitrusting. Met name sanitair ontbreekt op enkele niet-bemane zones (zonder tankstation), waardoor deze eigenlijk niet bruikbaar zijn als rustplek. In het nieuwe netplan gaan we er van uit dat een regio die zich als logistieke draaischijf in de markt wil zetten, ook een hoge kwaliteit dient te bieden voor wat betreft de uitrusting van zijn dienstenzones. Ook binnen AWV is er eensgezindheid over de toekomst van de kleinere dienstenzones. Deze mogen verder worden uitgebreid met diensten (zoals snack en elektrisch laden), zoals dat op enkele locaties recent al is gebeurd (vb. Gentbrugge).

Tijdens de rondetafelgesprekken kwam bovendien naar voren dat de huidige verplichtingen o.m. rond horeca op de grotere dienstenzones (vb. minimum aan te bieden maaltijden) te weinig flexibiliteit bieden om in te spelen op de veranderende vraag van de gebruikers.

Daarom wordt een nieuwe aanpak voorgesteld, met een minimale uitrusting op alle dienstenzones en een spreiding en aanbod van diensten, wat leidt tot een meer gedifferentieerde en vraaggerichte aanpak. Alle dienstenzones moeten, ongeacht hun omvang of ligging, beantwoorden aan dezelfde basisbehoeften van bestuurders: rust, veiligheid en comfort. Daarom wordt voor alle dienstenzones een **minimum uitrustingsniveau** opgelegd met sanitair, rustplaatsen en een vastgelegd aantal goed uitgeruste parkeerplaatsen, voor zowel personenwagens als vrachtwagens en bussen.

Daarnaast kunnen aan elke dienstenzone bijkomende **uitrustingen en diensten worden opgelegd**, afhankelijk van rol in het netwerk en beschikbare ruimte: vb. type brandstoffen, extra uitrusting voor vrachtwagenchauffeurs... De opgelegde uitrustingen en diensten zijn niet voor alle dienstenzones gelijk, maar afhankelijk van verschillende richtlijnen en ambities (vb. AFIR) voor de verschillende locaties.

Als laatste kunnen aan elke dienstenzone verschillende **marktafhankelijke uitrustingen en diensten** worden toegevoegd op initiatief van de concessiehouder. Deze diensten stellen de gebruiker centraal.

– Basisuitrusting in alle zones

Deze uitrusting voldoet aan een basisniveau dat toelaat om de verschillende gebruikers van de dienstenzones een veilige en comfortabele stop aan te bieden tijdens hun trip. Volgende uitrusting wordt minimaal voorzien:

- Duidelijk afgebakende en **afgescheiden parkeerplaatsen** voor personenvervoertuigen enerzijds en vrachtwagens/bussen anderzijds. Het aantal wordt per dienstenzones vastgelegd. Afzonderlijke parkeerplaatsen voor moto's worden niet voorzien, aangezien die gebruik kunnen maken van autoparkeerplaatsen;
- **Sanitair blok** met:
 - Aparte toiletten voor mannen en vrouwen
 - Minstens één toegankelijk toilet voor personen met een beperking (volgens toegankelijkheidsnormen)
 - Handwasgelegenheid met stromend water, zeep en handdroging (papier of droger)
 - Minstens één drinkwaterpunt (evt. Binnen in de gebouwen)
 - AED

- **Afvalvoorzieningen;**
- Beschutte **zitplaatsen en picknicktafels;**
- **Informatiebord** met naam van de dienstenzone, noodnummers e.d.m..

– Op te leggen uitrustingen en diensten

Er zijn twee soorten diensten die kunnen worden opgelegd voor een dienstenzone: het voorzien van (alternatieve) brandstoffen (vanuit o.a. de AFIR-richtlijn) en het voorzien van extra voorzieningen voor vrachtwagenchauffeurs. Voor elke dienstenzone zal duidelijk worden opgenomen welke diensten minimaal moeten opgenomen worden, het staat de concessiehouder natuurlijk vrij om daar extra diensten aan te voegen. Onderstaand staan de verschillende mogelijkheden opgelijst:

- **(Alternatieve) brandstoffen;**
 - Klassieke brandstoffen (om de 40-50 km)
 - Elektrisch laden personenwagens (om de 25 km, mag in de nabijheid van de snelweg)
 - Elektrisch laden vrachtwagens (om de 60 km, mag in de nabijheid van de snelweg)
 - Waterstof (om de 200 km, mag in nabijheid van de snelweg)
- **Diensten voor bestuurders;**
 - Bandenpomp
- **Extra uitrusting voor vrachtwagenchauffeurs.**
 - Douches
 - Outdoor recreatiemogelijkheden zoals een outdoor fitness, basketveld
 - Afgescheiden zitplaatsen
 - Walstroom
 - WIFI

– Marktafhankelijk diensten

Naast deze opgelegde diensten kan een concessiehouder op basis van marktervaringen verschillende extra diensten voor de gebruiker toevoegen die passen binnen het concept dat hij voor de desbetreffende dienstzone voor ogen heeft. Deze diensten mogen in geen geval verkeersgenererend werken. Daarnaast moeten de aangeboden diensten rekening houden met aangeboden diensten in nabijgelegen dienstzones en moeten de diensten binnen een afgebakende zone op de dienstzone worden gerealiseerd. Bij gunning van de concessie wordt het voorstel kwalitatief beoordeeld vanuit het standpunt van alle gebruikers. Mogelijke diensten zijn (niet-limitatief):

- **Horeca;**
 - Restaurant
 - Snack & go
 - Winkel
 - Motel
 - Koffiebar of tearoom
 - Automatenzone (dranken, snacks, reisbenodigdheden)
- **Diensten in de publieke ruimte.**
 - Speeltuin
 - Hondenlosloopweide

– Veiligheid

Veiligheid vormt een essentieel onderdeel van de kwaliteit en het gebruikscomfort van de dienstzones. Bestuurders moeten zich op elk moment veilig kunnen voelen — zowel tijdens korte rustpauzes als bij overnachtingen. De veiligheidsproblematiek verschilt per snelweg, rijrichting en lokale context, en wisselt ook jaar na jaar.

Het enkel voorzien van volledig afgesloten of bewaakte parking op een dienstzone is echter niet haalbaar en niet wenselijk. Enerzijds brengen dergelijke installaties zeer hoge investerings- en exploitatiekosten met zich mee, die niet in verhouding staan tot de gehele concessieovereenkomst voor de dienstzone. Daarnaast mag de beveiligde dienstzone niet gebruikt worden om bepaald types vrachtwagens te weren door (te) hoge vergoedingen te vragen. Bovendien zouden zij concurreren met bestaande private initiatieven, zoals beveiligde truckparkings die specifiek inspelen op de vraag naar betalende overnachtingsinfrastructuur. Bij grotere dienstzones met een groot aantal vrachtwagens is het inrichten van een betalende en afgesloten parking toegestaan, voor zover korte rust steeds gratis is.

Daarom wordt gekozen voor een gedifferentieerde veiligheidsaanpak, waarbij de focus ligt op basisveiligheid voor alle gebruikers (voldoende verlichting, zichtbaarheid, camera-inspectie...) en verhoogde beveiliging op strategische locaties met verhoogde risico's. Op die manier kan de veiligheid op het hele netwerk worden verbeterd, zonder de evenwichten met de private markt te verstoren.

4. Concessies

Om op een flexibele manier te kunnen inspelen op de veranderende omstandigheden, zowel op vlak van vervoersvraag, brandstoffen als allerhande technologische evoluties, lijkt het noodzakelijk om in de manier van concessioneren de nodige ruimte te laten voor aanpassingen. Daarnaast staat ook het verdienmodel, waarop de concessieovereenkomsten gebaseerd zijn, onder druk. De kortere concessieduur zorgt ervoor dat de terugverdientijd korter is en de investeringen dus zwaarder doorwegen. Door het toenemend aantal voertuigen met alternatieve aandrijfsystemen en het gebruik van navigatiesystemen zal de opbrengst van de brandstofverkoop in de toekomst mogelijk dalen. Momenteel zijn investeringen in de (talrijke) nieuwe energiedragers bovendien nog niet rendabel. Het voorzien van bijkomende parkeer ruimte voor vrachtwagens wordt door de uitbaters beschouwd als een investering waarvan weinig return wordt verwacht. Hierdoor komt de nadruk steeds meer te liggen op de shop en het restaurant.

Het huidige onderzoek heeft de problematiek van de concessies niet specifiek als onderwerp. In de gesprekken met de actoren kwamen echter een aantal opties naar voor die hierna kort worden toegelicht.

– Concessiemodellen in andere Europese landen

In de literatuur worden verschillende concepten voor de concessionering van dienstenzones beschreven. De wijze waarop concessies worden georganiseerd kan niet losgedacht worden van een bredere visie op (mobiliteits)beleid, de rol van de overheid, de historiek en geografische kenmerken (bevolkingsdichtheid, ruimtelijke ordening).

In de meeste landen bestaat er een onderscheid tussen rustplaatsen en dienstenzones, waarbij de rustplaatsen meestal beheerd worden door een overheid (federaal of regionaal) en de eigenlijke dienstenzones geconcessioneerd worden.

In Vlaanderen is de uitbating van dienstenzones zowel horizontaal (verschillende dienstenzones per uitbater) als verticaal geïntegreerd (alle diensten bij één uitbater). Eenzelfde model zien we ondermeer in Engeland en Frankrijk. Dit sluit niet uit dat bepaalde diensten worden uitgevoerd door onderaannemers.

In andere landen (bv. Nederland) worden verschillende diensten afzonderlijk geconcessioneerd. Dit is bij uitstek het geval voor laadinfrastructuur, die in verschillende landen afzonderlijk wordt aanbesteed. (bv. in Denemarken).

De rol van de overheid verschilt ook aanzienlijk. Daar waar in Vlaanderen de overheid in hoofdzaak instaat voor het toekennen en opvolgen van concessies, neemt de overheid elders ook een actieve rol op in de bv. aanleg, onderhoud (Wallonië) of onderhoud en beheer van de parkeerterreinen (Denemarken)

Ook de wijze van aanbesteden kan variëren. In Engeland kan iedereen die dat wenst initiatief nemen om een dienstzone in te richten. Hij staat dan wel in voor het verkrijgen van de vergunningen, de aanleg en de exploitatie.

– Mogelijke modellen op Vlaams niveau

Binnen het concessiemodel zijn drie aspecten van belang:

- De vereiste investeringen;
- Beheer en onderhoud;
- De aan te bieden diensten.

In het geïntegreerde model vallen al deze aspecten onder de concessieovereenkomst. Enkel enkele kleinere dienstenzones (bv. Peutie), waar recent laadinfrastructuur werd vergund, wijken hiervan af.

Investeringen

De volledige (her)aanleg van een dienstzone (verharding, riolering, gebouwen, tankstation, laadinfra...) is ten laste van de (nieuwe) concessionaris, die de investering dient terug te verdienen op de concessieperiode (typisch 20 jaar). Dit heeft een aantal nadelen:

- Zeer hoge offerte- en investeringskost, die enkel door grote (energie)bedrijven kan worden gedragen;
- Nood om een breed aantal diensten aan te bieden aan hoge prijzen;
- Beperkte kwaliteit van gebouwen en infrastructuur zelf (gebouwen dienen bv. afgeschreven te worden op 20 jaar);
- Minimaal onderhoud en bijkomende investeringen tijdens, maar vooral naar het einde van de looptijd van de concessie.

Een dergelijke manier van omgaan met investeringen is daarenboven weinig duurzaam. Voor een groot deel van de infrastructuur geldt immers dat ze veel duurzamer zijn / kunnen worden gemaakt en dus veel langer kunnen meegaan dan de eigenlijke concessie.

Mogelijke pistes zijn:

- Het behoud van het huidige model;
- Het invoeren van restwaarde aan het einde van de concessie, waardoor investeringen in meer duurzame oplossingen of tussentijdse investeringen gestimuleerd worden;
- Investeringskosten door de wegbeheerder zelf (bv. verhardingen, hoogspanning), die hiervoor de eigen expertise kan benutten;
- Het voorzien van een voorbehouden som die kan ingezet worden tijdens de concessieperiode voor bijkomende investeringen.

Beheer en onderhoud

Voor concessionarissen is er weinig meerwaarde aan het onderhoud van met name de grote vrachtwagenparking. Er is immers geen enkele return van deze doelgroep, die enkel de parkeer ruimte gebruikt en slechts sporadisch (betalende) diensten. Een mogelijke oplossing hiervoor is het beheer van delen van het terrein (bv. de vrachtwagenfaciliteiten) af te splitsen en zelf te beheren als deel van de weginfrastructuur, zoals dat historisch ook gebeurt bij de onbemande dienstzones. Eventueel kan dit beheer toegewezen worden aan een derde partij.

De aanwezigheid van verschillende concessionarissen houdt belangrijke nadelen in met betrekking tot de verantwoordelijkheid voor onderhoud en beheer, bv. met betrekking tot afval. Gelijkaardige problemen doen zich ook al voor in de huidige situatie. Zo kunnen problemen bij elektrisch laden niet worden opgelost door het personeel van de shop, aangezien het meestal om onderaannemers gaat.

Diensten

De huidige manier van concessioneren heeft tot gevolg dat slechts enkele grote spelers (energiebedrijven) kunnen deelnemen. Bovendien zorgt de hoge investeringskost ervoor dat alle diensten wel samen moeten geconcessioneerd worden. Anders is er geen rendabel businessmodel mogelijk.

Het afsplitsen van winstgevendende diensten op grotere concessies kan dus enkel wanneer ook aan de kosten zijde aanpassingen gebeuren.

Daarnaast kunnen diensten ook ruimtelijk worden afgesplitst. Zo zou de overheid er kunnen voor opteren op specifieke diensten voor vrachtverkeer te leveren op grotere vrachtwagenparkings, al dan niet uitgerust door een andere concessionaris. Ook ruimtelijk duidelijk af te bakenen diensten zouden afgesplitst kunnen worden (bv. laadpleinen). Dit vraagt echter extra afstemming en zorgt mogelijk voor onduidelijkheid m.b.t. verantwoordelijkheden.

Rekening houdend met de specifieke Vlaamse situatie zijn theoretisch een aantal paden mogelijk. Daarbij wordt rekening gehouden met de beperkingen die Vlaanderen oplegt inzake beschikbaarheid van eigen personeel, budgetten e.d.m.. Radicale aanpassingen (bv. een model waarbij de infrastructuur volledig wordt beheerd door de overheid die voor alle verschillende diensten concessionarissen zoekt) komen daarom niet aan bod.

Behoud van het huidige systeem

Het behoud van de huidige manier van concessieverlenen, waarbij de site als geheel door de concessionaris wordt ingericht en beheerd volgens de voorwaarden die in het bestek worden opgelegd. Bij de gunning wordt zowel gekeken naar de (architecturale) kwaliteit van het ontwerp, de globale inhoud van het voorstel als naar de cijns op brandstof die wordt afgedragen naar de overheid.

Voordelen:

- Er wordt van de overheid een beperkte financiële en organisatorische input verwacht. Eenmaal de concessie verleend, ligt de volledige verantwoordelijkheid voor het beheer en onderhoud van de site bij de concessiehouder. Bovendien kunnen brandstofverkoop ook cijnsinkomsten opleveren. Elke site heeft één aanspreekpunt voor de concessieverlener;
- Het systeem en de werkwijze zijn goed gekend bij de betrokkenen;
- Voor de concessionaris het voornaamste voordeel de grote zekerheid en het monopolie op de verkoop op de site. De verantwoordelijkheden zijn duidelijk verdeeld. De concessionaris werkt enkel met eigen personeel. Hij kan zelf voordelige contracten onderhandelen met onderaannemers.

Nadelen:

- Er is nog weinig concurrentie voor de nieuwe sites;
- De overheid heeft minder zeggenschap over de evolutie van de sites. Wanneer ze zelf een initiatief wil ontwikkelen (bv. voorzien van alternatieve brandstoffen) is ze hiervoor afhankelijk van de concessionaris;
- Voor de concessionaris is het belangrijkste nadeel de grote investering die moet worden terugverdiend. Een deel van de investering (truckparking) brengt immers weinig op;

- De wijze van concessioneren leidt tot hoge brandstof- en voedselprijzen op de sites;
- Het feit dat er één hoofdconcessionaris is, betekent niet dat de gebruiker één aanspreekpunt heeft. Onderaannemers (bv. sanitair, laden) hebben geen eigen personeel op de site.

Loskoppelen bouw infrastructuur en concessie

Omdat de basisinfrastructuur een veel langere levensduur beoogt dan de eigenlijke concessie, neemt de overheid de aanleg hiervan zelf in handen. Het gaat daarbij om de wegenis, parking, riolering en groenaanleg, maar ook bv. om hoogspanning voor laadinfra.

Voordelen:

- De overheid beslist zelf hoe de infrastructuur eruitziet en kan deze over een langere termijn afschrijven. Ze kan dienstzone zo ontwerpen dat ze volledig in overeenstemming met de maatschappelijke noden;
- Aanleg van weginfrastructuur behoort tot de corebusiness van de concessieverlener. Mogelijk kan hierdoor kwalitatiever en goedkoper worden gewerkt;
- Het beheer van de site is nog steeds in handen van één partij;
- Voor de concessionaris valt een deel van de investering weg. Hierdoor wordt het gemakkelijker om een rendabele concessie uit te bouwen;
- Mogelijk leidt dit tot meer concurrentie. De investering beperkt zich tot investeringen met return.

Nadelen:

- Er zijn hogere kosten voor de overheid. Dit kan eventueel gecompenseerd worden door aangepaste cijzen of concessievergoedingen;
- Bij problemen met de infrastructuur dreigen discussies tussen bouwheer en uitbater;
- Er moeten duidelijke afspraken komen over de exacte afbakening van de concessie en de aanleg van de infrastructuur binnen de concessiezone. De uitbater blijft immers verantwoordelijk voor bv. de gehele brandstoffzone, gebouwen en de directe omgeving hiervan. Daarnaast moet ook bepaald worden of bepaalde uitrustingen (bv. camera's) al dan niet binnen een concessie vallen.

Loskoppelen parkeren en concessie

De overheid wil graag meer zeggenschap over de parkings en wil ook andere diensten ontplooiën op de site. Ze kiest ervoor om de infrastructuur (wegenis en parking) zelf te bouwen en te beheren. Zo is het mogelijk om niet de site in zijn geheel in concessie te geven, maar enkel een zone waarbinnen de eigenlijke diensten worden geleverd: sanitair, het restaurant en de winkel (die wel samen uitgeschreven kunnen worden).

Wanneer de dienstzones op een andere manier in concessie gegeven worden, verandert vanzelfsprekend ook de taak van de Vlaamse overheid, die een meer actieve, sturende rol zal moeten spelen en mogelijk ook zelf delen van de concessie zal beheren.

Voordelen:

- De overheid beslist zelf hoe de infrastructuur eruitziet en kan deze over een langere termijn afschrijven. Ze kan de dienstzone zo ontwerpen, aanpassen en beheren dat ze volledig in overeenstemming is met de maatschappelijke noden;
- Aanleg en beheer van weginfrastructuur behoort tot de corebusiness van de concessieverlener. Mogelijk kan hierdoor kwalitatiever en goedkoper worden gewerkt;
- De levensduur van de infrastructuur wordt losgekoppeld van de duur van de concessie;
- Voor de concessionaris valt een deel van de investering weg. Hierdoor wordt het gemakkelijker om een rendabele concessie uit te bouwen en kunnen lagere prijzen gehanteerd worden.

Nadelen:

- Het beheer van de site is in handen van de overheid die zelf in staat is voor de coördinatie;
- Er zijn hogere kosten voor de overheid. Dit kan eventueel gecompenseerd worden door hogere cijzen of concessievergoedingen;
- Bij problemen met het beheer dreigen discussies tussen de verschillende concessionarissen en met de overheid.

Opdelen van concessies

De overheid kan ervoor opteren om bepaalde diensten afzonderlijk te concessioneren. Zo zou er een aparte concessionaris diensten kunnen aanbieden gericht op vrachtverkeer. Ook de optie om een netwerk van 'alternatieve brandstoffen' te ontwikkelen, kan losgekoppeld worden van de concessie van het 'traditionele' tankstation. Allerhande bijkomende diensten die aangeboden kunnen worden aan de gebruikers van de dienstzone, hoeven in deze optie niet noodzakelijk in een en dezelfde concessie gevat te

worden – op voorwaarde dat de lay-out van de gehele site een eenduidige afbakening van de concessies en verantwoordelijkheden toelaat.

Wanneer de dienstenzones op een meer flexibele manier in concessie gegeven worden, verandert vanzelfsprekend ook de taak van de Vlaamse overheid, die een meer actieve, sturende rol zal moeten spelen om de verschillende spelers op elkaar af te stellen en mogelijk ook zelf delen van de concessie zal beheren.

Voordelen:

- Meer gespecialiseerde aanbieders van diensten;
- Meer concurrentie tussen aanbieders van diensten;
- Mogelijk lagere kosten voor de consument.

Nadelen:

- Meer personeelsinzet door de overheid;
- Bij problemen met het beheer dreigen discussies tussen de verschillende concessionarissen en met de overheid;
- Minder diversificatie van inkomstenbronnen voor concessiehouders;
- De concessionaris heeft weinig zicht op de inkomsten, aangezien hij mogelijk concurrentie krijgt op de site (bv. foodtruck, alternatieve brandstof,...).

– Voorkeursoplossing op Vlaams niveau

Uit het overleg met alle betrokkenen (kandidaat concessionarissen en de betrokken overheden) blijkt een duidelijke voorkeur voor het behoud van het huidige concessiemodel, waarbij de concessionaris zowel instaat voor de aanleg, de inrichting, de uitbating als het beheer van de verschillende dienstenzones. Daarbij wordt gestreefd naar het concessioneren van alle dienstenzones, zowel de huidige concessies (servicestations) als de 'kleinere' dienstenzones (kiosk) die stelselmatig zullen worden voorzien van

basisuitrusting. Dit geeft de kans aan nieuwe spelers om zich op de markt te begeven en zorgt voor een grotere differentiatie in het aanbod.

Daarnaast wordt er gestreefd naar een inhoudelijke wijziging van de concessieovereenkomsten, conform het hierboven beschreven model van uitrustingen en diensten.

– Inhoudelijke bijstellingen aan concessieovereenkomsten

Los van de manier van concessioneren kunnen een aantal van de hier beschreven voor- en nadelen weggewerkt worden met beperkte bijstellingen van de concessieovereenkomsten. Enkele mogelijke pistes die tijdens het onderzoek aan bod kwamen, zijn:

- Het hanteren van restwaarden voor de infrastructuur. Door op voorhand zicht te geven op een restwaarde aan het einde van de concessie (te betalen door de nieuwe concessionaris), wordt een deel van de investering gerecupereerd door de vorige concessionaris. Bovendien vormt dit een stimulans om zoveel mogelijk infrastructuur te behouden bij overdracht van een concessie en specifiek in te zetten op een duurzame aanleg en kwalitatief onderhoud van deze infrastructuur; deze heeft immers de potentie om (veel) langer mee te gaan dan de looptijd van een concessie;
- Tussentijdse herzieningen van de concessieovereenkomst: door te voorzien om tussentijds met de concessionaris aan tafel te zitten om de concessieovereenkomst te actualiseren, krijgen zowel overheid als concessionaris de kans om in te spelen op maatschappelijke tendensen en een optimale dienstverlening uit te werken;

- De overheid wil mogelijkheden creëren om flexibeler in te spelen op de veranderende noden. Hiertoe wordt in de concessieovereenkomsten een vooraf bepaald percentage van de investering bewaard als voorbehouden som die aangewend kan worden om nieuwe functies te ontwikkelen die niet voorzien waren in de initiële overeenkomst. Ook aanpassingen van bestaande functies of elementen zijn mogelijk. Uiteraard dient er over gewaakt te worden dat de concessiehouder de nodige zeggenschap heeft over deze investering, maar ze niet volledig kan blokkeren;
- De concessieovereenkomsten worden meer modulair opgebouwd, met een verplicht deel (basisuitrusting, opgelegde uitrusting en diensten) en een 'marktgestuurd' deel met diensten die toegelaten zijn. Dit geldt zowel voor grote als kleine concessies. Het is aan de concessionaris om hiervoor een voorstel uit te werken in functie van de specifieke rol die hij ziet voor de concessie. De nadruk ligt daarbij op de gebruiker.

B. NETPLAN 2025-2030

Op basis van de basisprincipes, de analyse en concepten per corridor kunnen vijf duidelijke doelstellingen worden geformuleerd voor het nieuwe netplan. Deze doelstellingen vormen de basis voor het bijhorende actieplan.

1. Optimale spreiding van dienstenzones.

Er wordt gestreefd naar een evenwichtige spreiding van dienstenzones langs alle hoofdcorridors, zodat weggebruikers op regelmatige afstand toegang hebben tot basisvoorzieningen. Hierbij wordt rekening gehouden met zowel de fysieke afstand als de gemiddelde reistijd tussen de zones, inclusief de invloed van spitsverkeer. Ook grensoverschrijdende trajecten worden mee in rekening gebracht om een sluitend netwerk te waarborgen. Om dit te kunnen realiseren moet enkele nieuwe dienstenzones worden gerealiseerd.

2. Uniforme basisuitrusting voor alle dienstenzones.

Elke dienstenzone, ongeacht haar omvang, beschikt minstens over een basisaanbod aan voorzieningen zoals sanitair, drinkwatervoorzieningen, voldoende parkeercapaciteit... Dit basisniveau is nodig om comfort, hygiëne en veiligheid voor alle weggebruikers te garanderen. De meeste dienstenzones beschikken al over een goede basisuitrusting, enkele kleinere dienstenzones moeten nog worden aangepakt.

3. Differentiatie in diensten op alle dienstenzones.

Het aanbod aan voorzieningen wordt uitgebreid op de dienstzones. Enerzijds worden enkele verplichte diensten per dienstzone opgelegd (zoals type brandstof, voorzieningen vrachtwagenchauffeurs). Daarnaast zullen de marktafhankelijk diensten (horeca, inrichting publiek domein...) door de concessiehouder zelf kunnen worden bepaald. Hierdoor hebben meer actoren toegang tot de markt van dienstenzones en kan het dienstenaanbod beter worden afgestemd op de gebruikers.

4. Slimme spreiding laad- en tankinfrastructuur voor alle voertuigtypes.

Er wordt gestreefd naar een slimme spreiding van laad- en tankvoorzieningen voor alle relevante voertuigtypes (lichte en zware voertuigen) op de dienstenzones, in overeenstemming met de vereisten van de nieuwe Europese AFIR-verordening. Voor elke dienstzone zal minimaal te voorziene infrastructuur worden opgelegd: laadvoorzieningen, traditionele brandstoffen en/of waterstof. Er zullen minimumvereisten worden opgelegd inzake vermogen, beschikbaarheid en interoperabiliteit van de laadinfrastructuur om te voldoen aan de Europese normen.

5. Uitbreiden van de capaciteit voor vrachtwagenparkeren.

Gezien de toenemende vervoersstromen en de strengere regelgeving inzake rij- en rusttijden, is een uitbreiding van de parkeercapaciteit voor vrachtwagens essentieel. Dit kan door optimalisatie van bestaande dienstenzones, het benutten van voormalige grensposten en het ontwikkelen van regionale vrachtwagenparkings op strategische logistieke knooppunten. Hierbij wordt ook aandacht besteed aan sociale en sanitaire voorzieningen voor chauffeurs.

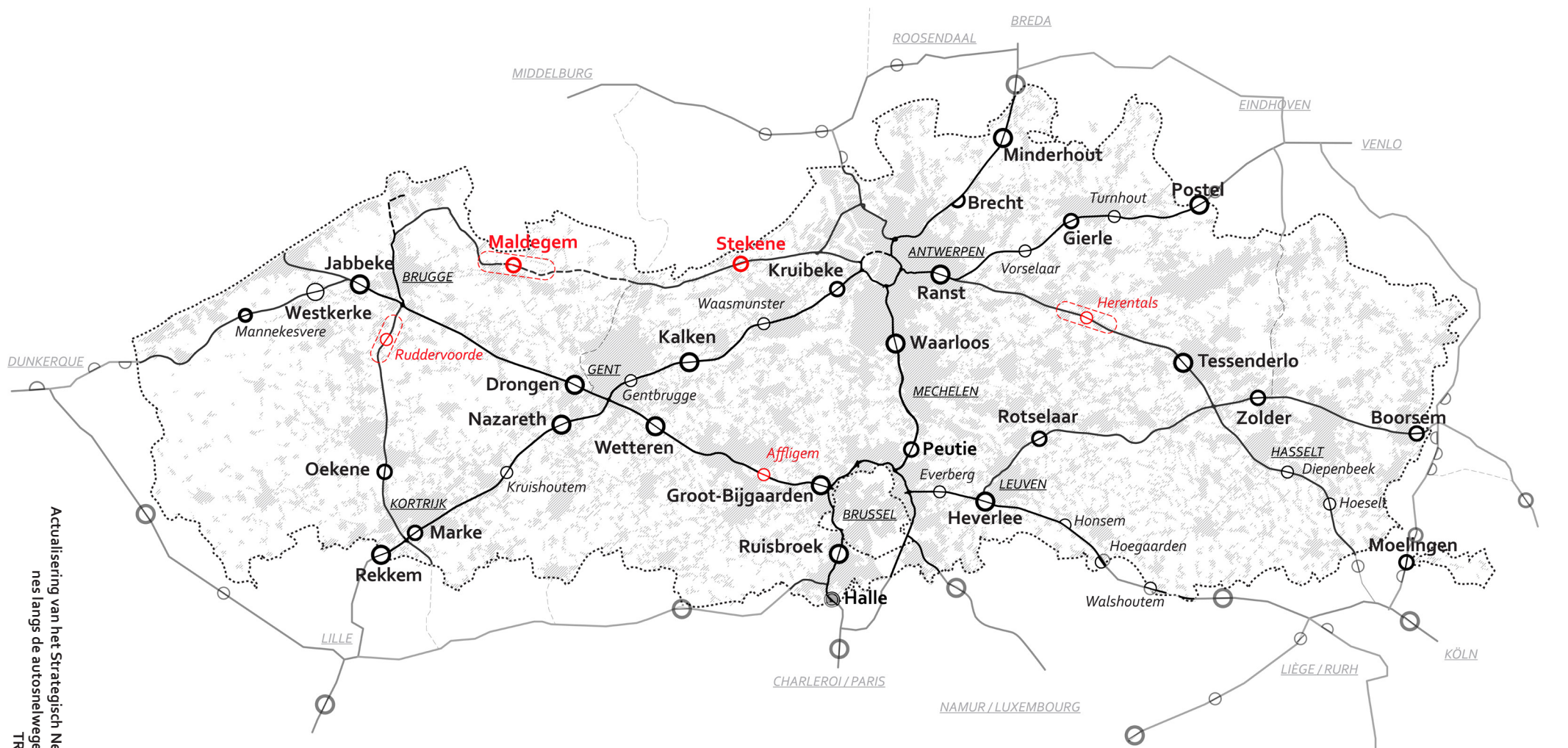
1. Optimale spreiding van dienstenzones

De spreiding van de dienstenzones langs de verschillende corridors voldoet in grote lijnen aan de basisprincipes. Bij de analyse werd niet alleen gekeken naar de ligging langs de hoofdcorridors, maar ook naar de verplaatsingen op de ringwegen, in het bijzonder de Ro (Brussel) en de R1 (Antwerpen). Op deze ringwegen zijn geen dienstenzones aanwezig, wat specifieke aandacht vraagt in het kader van de bereikbaarheid en het aanbod van voorzieningen. Daarnaast werden ook de dienstenzones net over de grens mee in beschouwing genomen, aangezien ze een reëel onderdeel vormen van het functionele netwerk.

Bij de beoordeling van de spreiding werd niet enkel rekening gehouden met de fysieke afstand tussen de dienstenzones, maar ook met de tijd die nodig is om deze afstand af te leggen, zowel tijdens de ochtend- als avondspits. Dit is relevant omdat bepaalde aspecten van dienstverlening — zoals verplichte rusttijden voor vrachtwagenchauffeurs en de beschikbaarheid van sanitair — eerder tijdsgebonden dan afstandsgebonden zijn.

Met de verdere ontwikkeling van het snelwegennet, en dan vooral de ombouw van de E34, ontstaat een nood aan bijkomende volwaardige dienstenzones. Concreet worden nieuwe locaties voorzien in Maldegem en Stekene. Daarnaast zijn er trajecten waar de afstand tussen bestaande dienstenzones te groot is. Voor deze zones wordt voorgesteld om nieuwe dienstenzones te ontwikkelen in Affligem, Herentals en in de omgeving van Ruddervoorde. De op het gewestplan ingetekende zone in Aalter wordt niet als prioritair aangemerkt omwille van de beperkte omvang en de nabijheid van de dienstenzone in Jabbeke op de E40. Voor de andere assen (E403, E34) biedt deze zone geen oplossing.

De dienstenzone van Halle, die slechts in de richting Brussel op Vlaams grondgebied is gelegen, wordt niet langer in beschouwing genomen. De ligging naast het Hallerbos legt een hypotheek op de verdere ontwikkeling en exploitatie van deze zone. Het schrappen van Halle wordt gecompenseerd door een aanzienlijke uitbreiding op de nabijgelegen zone van Ruisbroek.



-   grote of kleine dienstenzone
-   met of zonder tankstation
-   bestaande of nieuwe dienstenzone
-   uit te faseren dienstenzone
-  zoekzone nieuwe dienstenzone

KAART 5
SPREIDING DIENSTENZONES

2. Uniforme basisuitrusting voor alle dienstenzones

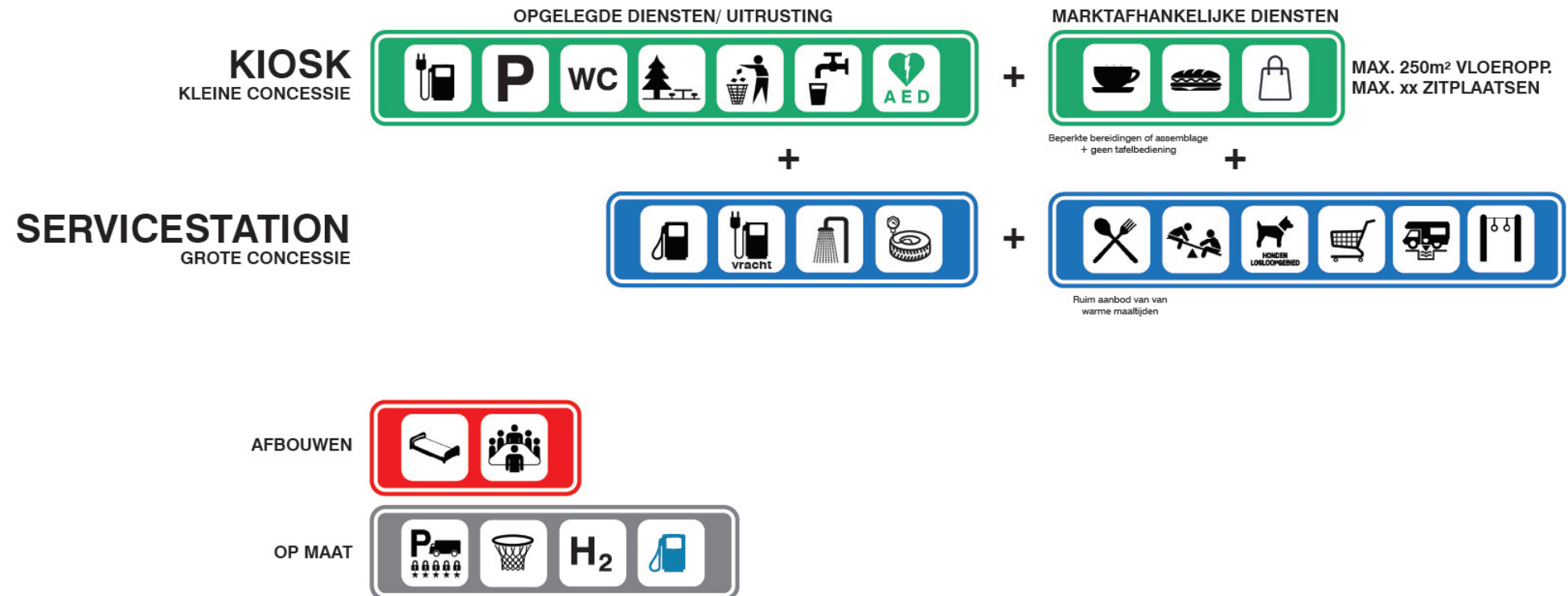
Elke dienstenzone, ongeacht haar omvang of ligging, beschikt minstens over een uniform basisaanbod aan voorzieningen dat het comfort, de hygiëne en de veiligheid van alle weggebruikers waarborgt. Dit basisniveau vormt de ruggengraat van het dienstenzonennetwerk en garandeert dat elke weggebruiker, ongeacht het type voertuig of de corridor, kan rekenen op een minimum aan betrouwbare voorzieningen.

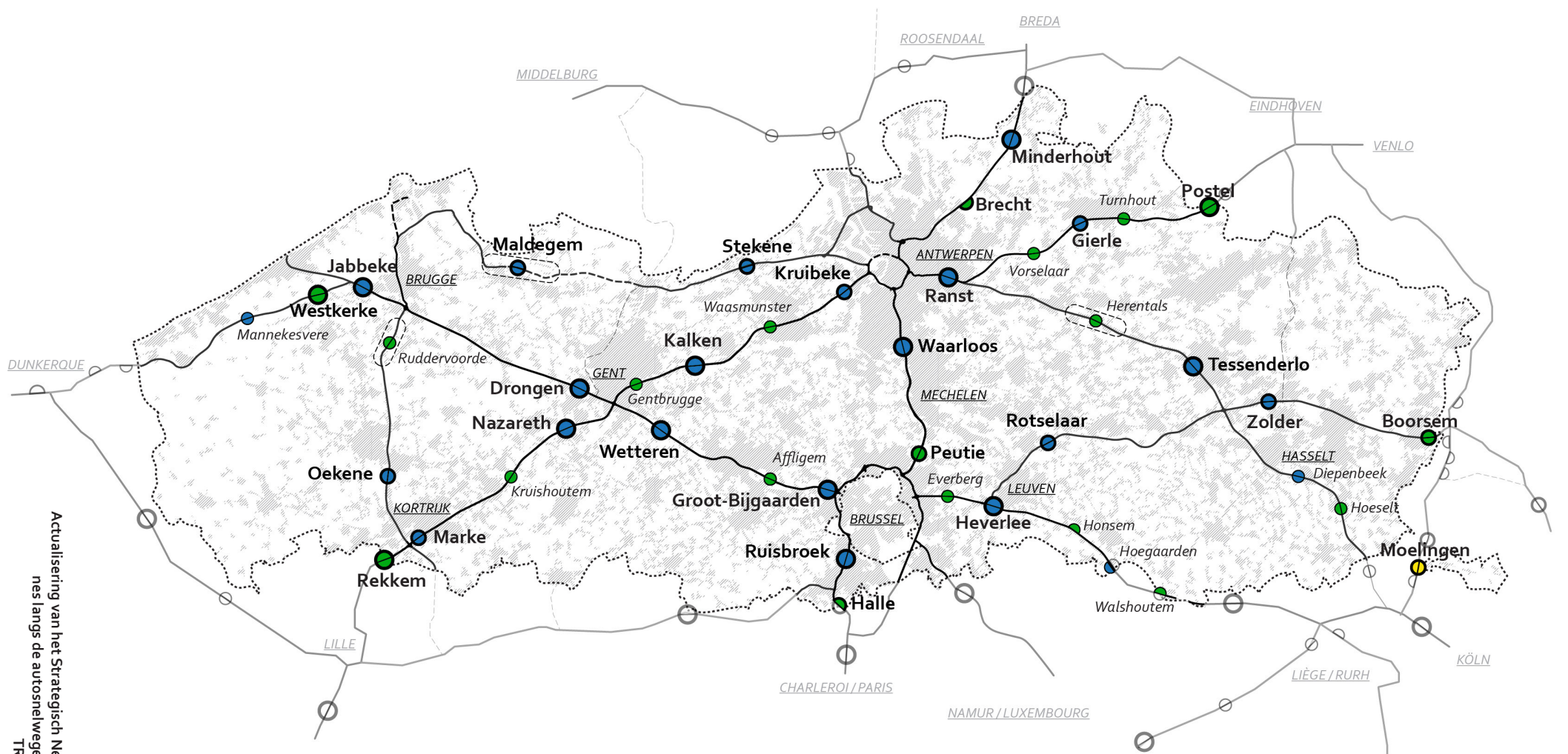
Tot deze basisuitrusting behoren onder meer sanitaire voorzieningen, drinkwatervoorzieningen, voldoende en veilige parkeercapaciteit voor zowel personenwagens

als vrachtverkeer en een goede verlichting en signalisatie voor een veilige en toegankelijke omgeving. Daarnaast worden ook afvalinzameling, onderhoud en groenvoorziening als essentieel beschouwd voor het behoud van een nette en aangename publieke ruimte.

De meeste dienstenzones beschikken vandaag reeds over een degelijke basisinfrastructuur, maar op enkele kleinere of oudere locaties is nog een inhaalbeweging nodig om het gewenste kwaliteitsniveau te bereiken. Hierbij zal bijzondere aandacht gaan naar toegankelijkheid voor mindermobiele weggebruikers, energiezuinige installaties, en het duurzaam beheer van water en afvalstromen.

De uniforme basisuitrusting wordt vastgelegd aan de hand van minimale kwaliteits- en comfortcriteria die gelden voor alle concessies en uitbatingen. Deze criteria vormen het fundament waarop bijkomende of commerciële diensten kunnen worden uitgebouwd. Zo blijft het netwerk herkenbaar en betrouwbaar voor gebruikers, terwijl er tegelijk ruimte is voor differentiatie en innovatie op maat van de specifieke rol van elke dienstenzone binnen het netwerk.





- grote concessie/ servicestation
- kleine concessie/ kiosk
- geen concessie
- zoekzone nieuwe dienstzone

KAART 6
UNIFORME BASISUITRUSTING

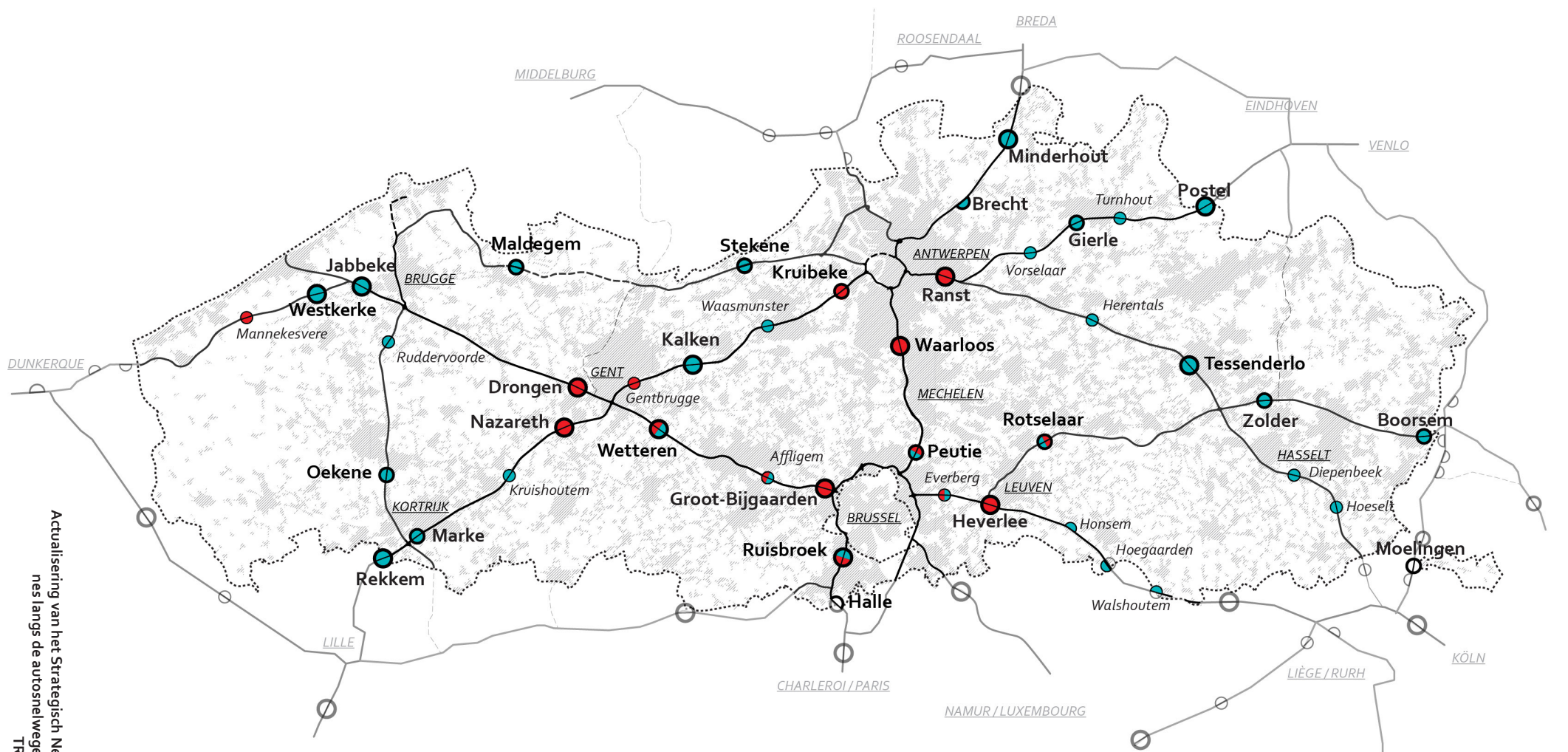
3. Differentiatie in dienstverlening op alle dienstenzones

Bij het uitwerken van het netplan is uitgegaan van het principe dat alle dienstenzones toegankelijk moeten zijn voor alle gebruikers en minstens een minimale basisuitrusting aanbieden, waaronder rustmogelijkheden, sanitair en drinkwatervoorzieningen. Deze basis vormt het vertrekpunt voor een kwalitatief en uniform netwerk.

Uit de analyse blijkt echter dat het gebruik en de gebruikersgroepen van de verschillende dienstenzones sterk uiteenlopen. Elke zone kent een eigen dynamiek, afhankelijk van ligging, bereikbaarheid, nabijheid van stedelijke gebieden en de overheersende verkeersstromen. Zo worden dienstenzones in de omgeving van grote steden intensief gebruikt door pendelaars en lokale weggebruikers, die vaak een ander consumptiegedrag vertonen dan transitverkeer. Deze groep verwacht snellere, flexibelere en meer op gemak gerichte diensten. Daarnaast zijn er dienstenzones die voornamelijk of in toenemende mate worden gebruikt door vrachtwagenchauffeurs, zowel overdag als 's nachts. Deze gebruikers hebben andere noden, zoals voldoende en veilige parkeerruimte, eetgelegenheden met ruime openingsuren, en mogelijkheden tot laden, tanken of het uitvoeren van nazicht en beperkt onderhoud.

Het is daarom noodzakelijk om de dienstverlening en inrichting van elke dienstenzone beter af te stemmen op de dominante gebruikspatronen. Dit vraagt om meer flexibiliteit in het aanbod en ruimte om bij nieuwe concessies te differentiëren naar type gebruiker en locatie. Binnen toekomstige concessies zal worden gestreefd naar een gevarieerd en vraaggestuurd dienstenaanbod, waarbij commerciële en niet-commerciële functies complementair worden ingevuld.

Om deze differentiatie concreet te maken, krijgt elke dienstenzone een **specifieke focus of profiel**, dat bepaalt op welke primaire gebruikersgroep de diensten en uitrusting (zoals parkeercapaciteit, laadvoorzieningen en comfortniveau) worden afgestemd. Door deze differentiatie kan het netwerk van dienstenzones beter inspelen op veranderend mobiliteits- en consumptiegedrag, de gebruikerservaring verbeteren en tegelijk de efficiëntie van het ruimtegebruik verhogen.



- focus op diensten voor vrachtverkeer
- focus op diensten voor forenzen
- ● gemengde focus

KAART 7
DOELGROEP DIENSTENZONE

4. Slimme spreiding laad- en tankinfrastructuur voor alle voertuigtypes

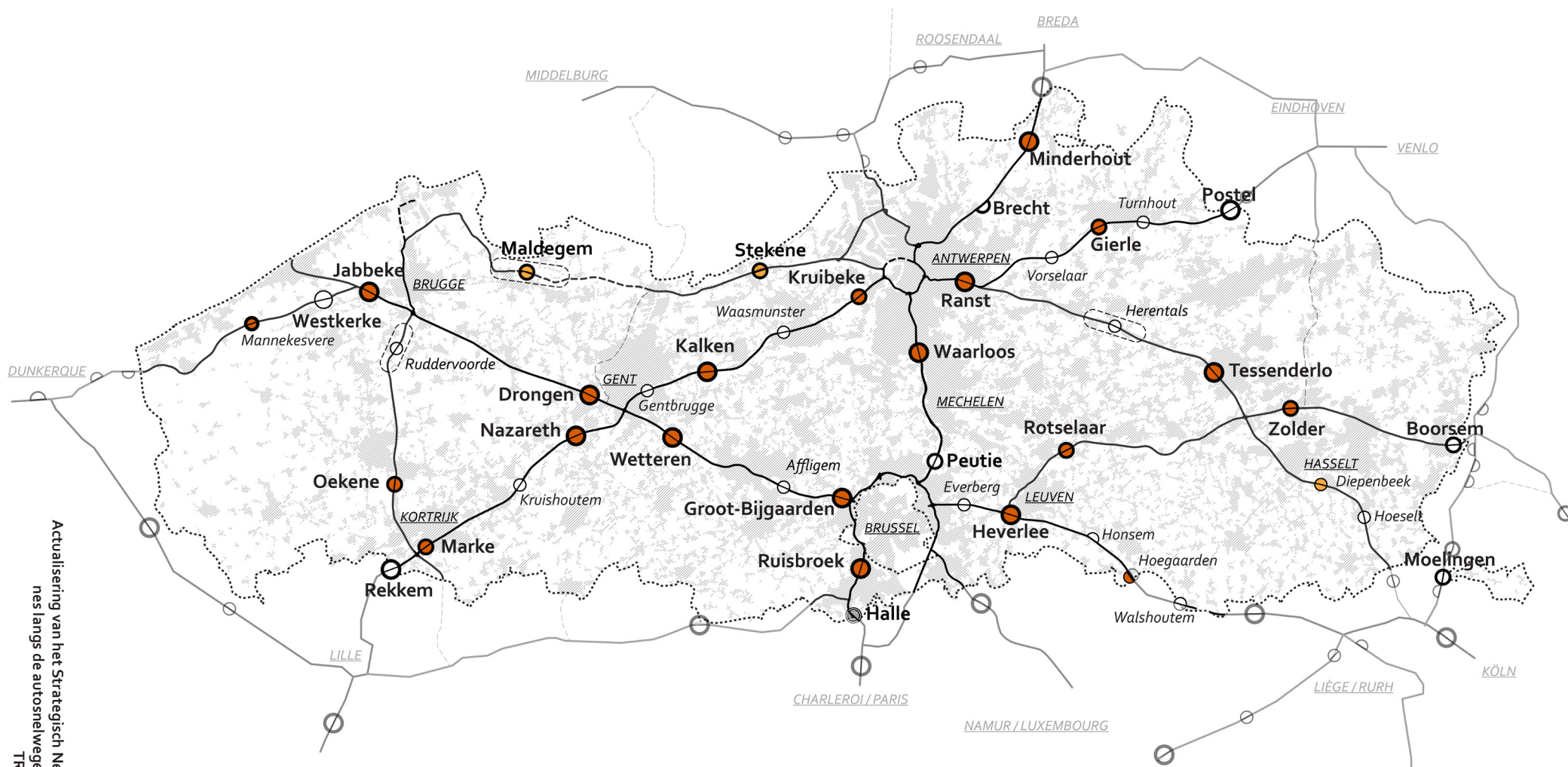
Er wordt gestreefd naar een slimme en toekomstgerichte spreiding van laad- en tankvoorzieningen voor alle relevante voertuigtypes — van lichte personenwagens tot zwaar vrachtverkeer— op de dienstenzones langs de hoofdassen. Deze uitrol gebeurt in overeenstemming met de doelstellingen van de Europese verordening inzake alternatieve brandstoffeninfrastructuur (AFIR – Regulation (EU) 2023/1804), die lidstaten verplicht om een voldoende dicht netwerk van oplaad- en tankinfrastructuur te realiseren om de transitie naar emissievrije mobiliteit te versnellen.

De uitrol van laadpunten voor lichte voertuigen in Vlaanderen gaat zeer vlot, maar voor zwaar verkeer zijn er momenteel slechts een beperkt aantal laadpunten. Conform de AFIR-regelgeving wordt voor elke dienstenzone bepaald welke minimale infrastructuur aanwezig dient te zijn. De minimumvereisten inzake vermogen, beschikbaarheid en gebruiksgemak zullen worden opgelegd in lijn met de Europese normen:

- Voor lichte voertuigen schrijft AFIR een maximale afstand van 60 km tussen snellaadpunten op het TEN-T kernnetwerk voor, met een minimaal totaal vermogen van 600 kW in 2027;
- Voor zwaar verkeer moeten laadhubs op het TEN-T netwerk op maximaal 60 km van elkaar gelegen zijn met minstens 2.800 kW in 2027 (waarvan 50% gerealiseerd) en met een minimaal totaal vermogen van 3.600 kW in 2030. Voor het uitgebreide TEN-T netwerk wordt gestreefd naar een maximale tussenafstand van 100 km;
- Voor waterstof geldt een spreiding van maximaal 200 km tussen tankpunten, met een minimale capaciteit om zowel lichte als zware voertuigen te bedienen.

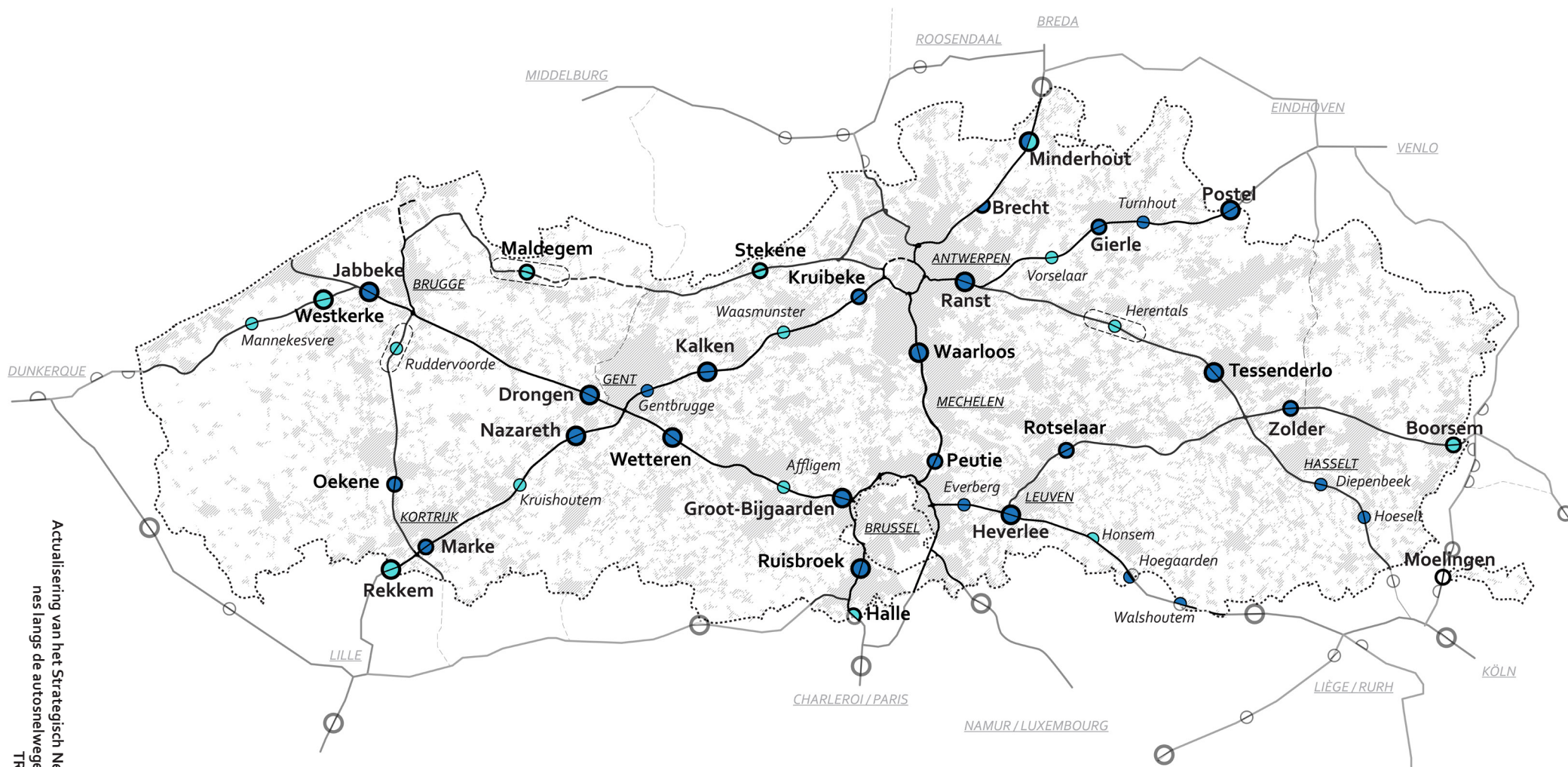
Binnen het netplan wordt gestreefd naar een gecoördineerde en slimme spreiding van deze voorzieningen, rekening houdend met:

- Reeds aanwezige laad- en tankvoorzieningen;
- De verwachte energievraag en het tempo van elektrificatie per corridor;
- De rol en focus van de dienstenzone (stedelijk, logistiek of toeristisch).



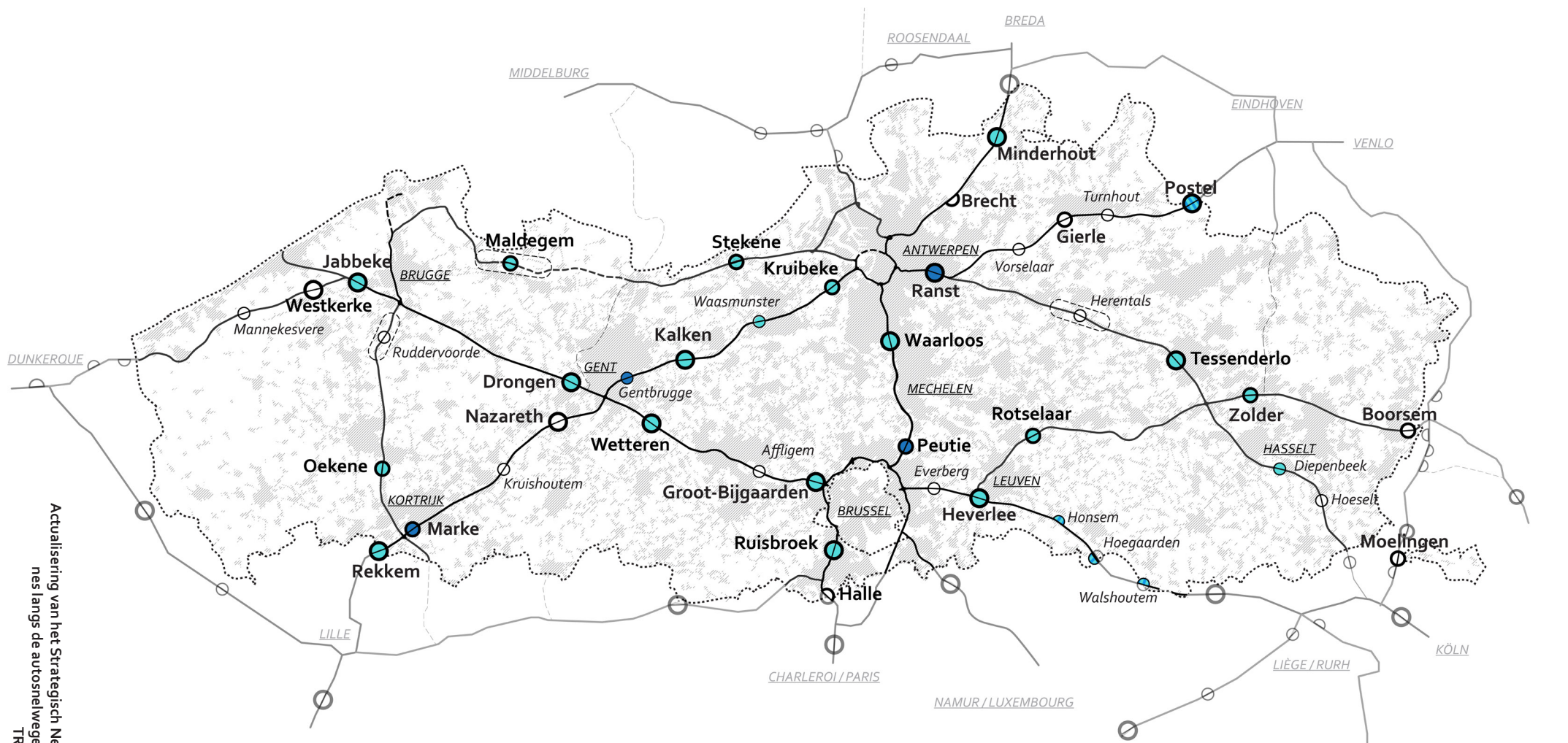
- bestaande tankstations
- nieuwe tankstations

KAART 8
REGULIERE BRANDSTOFFEN



- bestaande laadstations
- nieuwe laadstations

KAART 9
ELEKTRISCH LADEN VOOR WAGENS



- bestaande laadstations
- laadstations in gepland/ uitvoering
- nieuwe laadstations

KAART 10
ELEKTRISCH LADEN VOOR VRACHTWAGENS



- bestaande tankstations voor waterstof
- nieuwe tankstations voor waterstof
- 'nice to have'

KAART 11
WATERSTOF

5. Uitbreiden van de capaciteit voor vrachtwagenparkeren

Op het huidige netwerk is de capaciteit voor vrachtwagenparkeren ontoereikend om de groeiende vraag van het (internationale) goederenvervoer op te vangen. Vooral tijdens de nachtelijke rustperiodes is er een structureel tekort aan parkeerplaatsen, wat leidt tot overvolle parkings en onveilige situaties waarbij vrachtwagens noodgedwongen op op- en afritten of vluchtstroken parkeren. Overdag, tijdens korte werkpauses, blijken er minder knelpunten te zijn, maar de druk neemt toe naarmate de vervoersstromen en de logistieke activiteit in Vlaanderen blijven groeien. Vlaanderen heeft immers de ambitie om de logistieke draaischijf van Europa te worden.

De hoge mate van congestie op delen van het Vlaamse en Europese wegennet zorgt bovendien voor onvoorspelbare reistijden, waardoor chauffeurs moeilijk kunnen inschatten waar en wanneer ze hun verplichte rust kunnen nemen. In combinatie met de strikte Europese regelgeving inzake rij- en rusttijden maakt dit het noodzakelijk om bijkomende parkeercapaciteit te voorzien op het gehele netwerk.

Het nieuwe netplan voorziet drie complementaire pistes om dit probleem aan te pakken en de beschikbare infrastructuur efficiënter en toekomstbestendig te benutten:

1. **Betere benutting van bestaande capaciteit**

Er wordt ingezet op het optimaliseren van het gebruik van de huidige parkings. Dit kan door het afschaffen of herzien van betalend parkeren om de spreiding van het gebruik te verbeteren, en door het heropenen van tijdelijk gesloten sites waar dit technisch en ruimtelijk mogelijk is. Een bijzondere rol is weggelegd voor de vroegere grensposten, die vandaag vaak informeel gebruikt worden door vrachtwagens die tijdelijk niet kunnen doorrijden (bijvoorbeeld omwille van weekend- of zondagsregelingen). Het voorstel is om deze locaties formeel op te nemen in het netwerk als dienstenzones gericht op vrachtverkeer, uitgerust met een basisaanbod aan voorzieningen zoals sanitair, verlichting en afvalinzameling, maar die ook toegankelijk blijven voor andere weggebruikers.

2. **Bijkomende capaciteit op te vernieuwen sites**

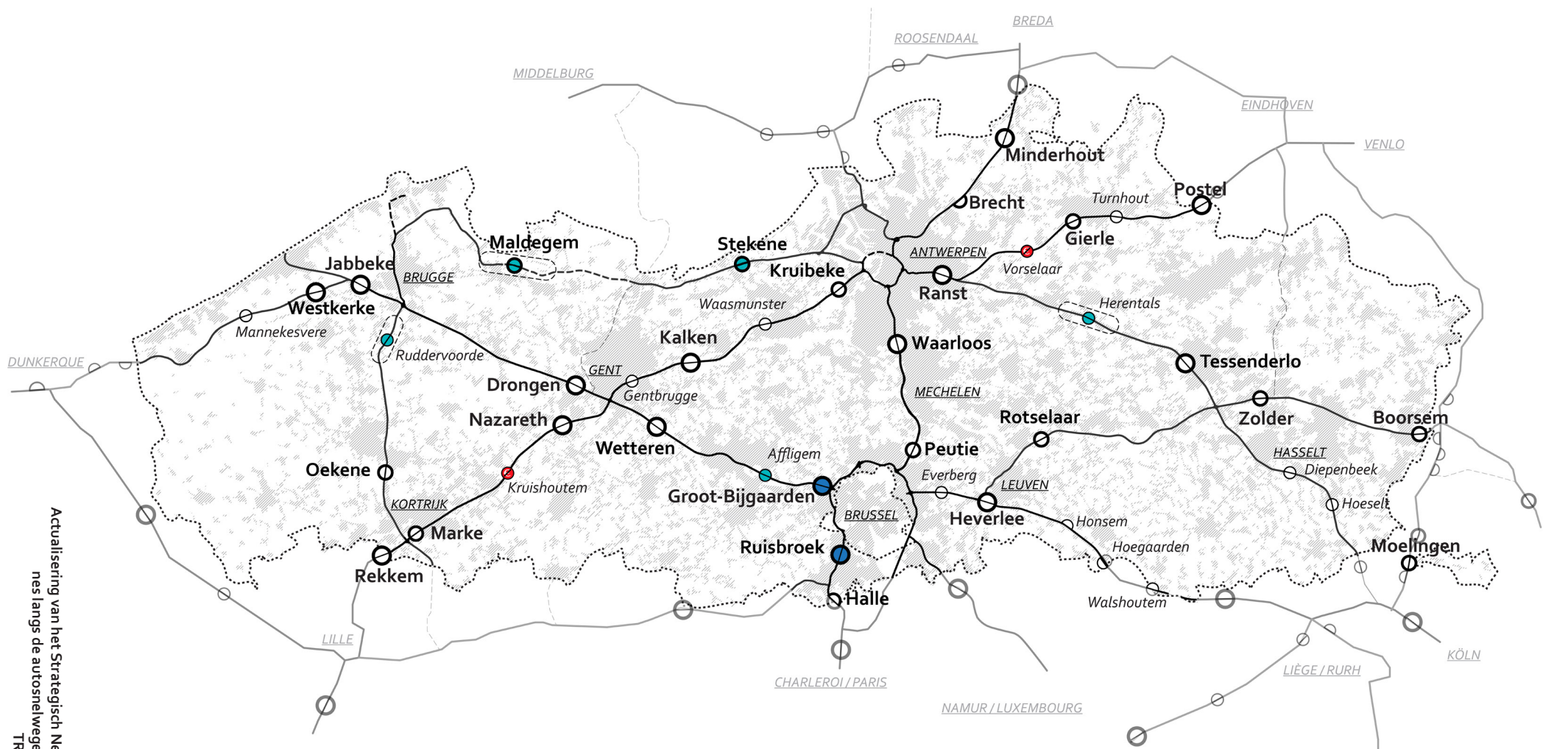
In de komende jaren lopen verschillende concessies af, waardoor een herontwikkeling of uitbreiding van bestaande dienstenzones mogelijk wordt. In dit onderzoek werden negen sites geïdentificeerd die binnen afzienbare tijd vernieuwd kunnen worden. Via ontwerpend onderzoek is nagegaan in welke mate bijkomende parkeercapaciteit kan worden gecreëerd binnen de bestaande contouren en met respect voor de omgevingscontext. De resultaten van deze analyse worden verder toegelicht in deel C van dit rapport.

3. **Realisatie van nieuwe dienstenzones**

Op trajecten die momenteel worden omgevormd tot snelweg of waar de spreiding van bestaande dienstenzones onvoldoende is, zullen nieuwe zones worden ontwikkeld. Deze nieuwe infrastructuur biedt de mogelijkheid om vanaf de ontwerpfasen rekening te houden met de specifieke noden van vrachtverkeer, waaronder ruime parkeervakken, voorzieningen voor rust en hygiëne, en toekomstige integratie van laad- en tankinfrastructuur conform de AFIR-verordening.

Naast de snelwegzones dient ook te worden ingezet op de ontwikkeling van regionale vrachtwagenparkings nabij logistieke hotspots, zoals havengebieden, overslagterminals en industriële clusters. Deze parkings kunnen bijdragen aan een betere spreiding van het vrachtverkeer en een ontlasting van de hoofdassen. Ze worden uitgerust met basisvoorzieningen en waar mogelijk gekoppeld aan duurzame energievoorzieningen of beveiligde "safe & secure" zones volgens Europese standaarden. Het identificeren van de verantwoordelijke actoren voor dergelijke initiatieven maakt geen deel uit van deze studie.

Vanuit capaciteitsoogpunt is de organisatie van beveiligde en betalende parkings langs de snelwegen geen doelstelling. De voorbije jaren hebben aangetoond dat de uitbating van beveiligde snelwegparkings veel problemen met zich meebrengt (schade aan infrastructuur, oneigenlijk gebruik). Vanuit de doelstelling dat dienstenzones er vooral zijn om wettelijk verplichte rust te faciliteren dient minstens een deel van de parking vrij toegankelijk te zijn voor korte rust. Het inrichten van beveiligde parkings is toegestaan, maar kan enkel indien ze gecertificeerd worden volgens de standaarden van de Europese Commissie (Gedelegeerde verordening 2022/1012).



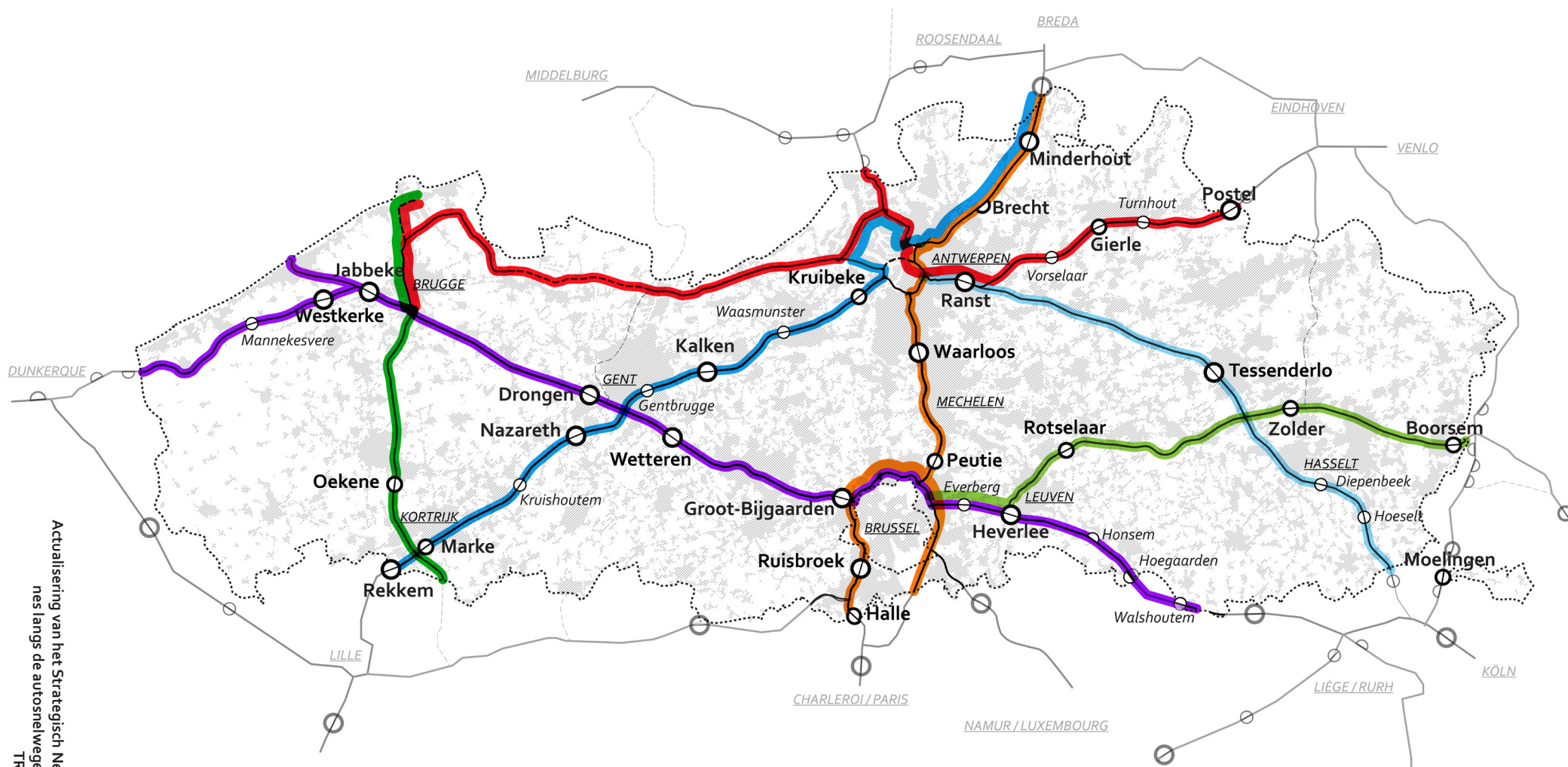
- bewaakte snelwegparking enkel vracht afbouwen
- capaciteit door herinrichting KT / MT
- capaciteit door nieuwe dienstzone LT

KAART 12
NETPLAN 2025-2030

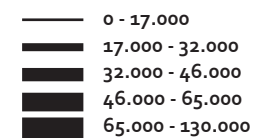
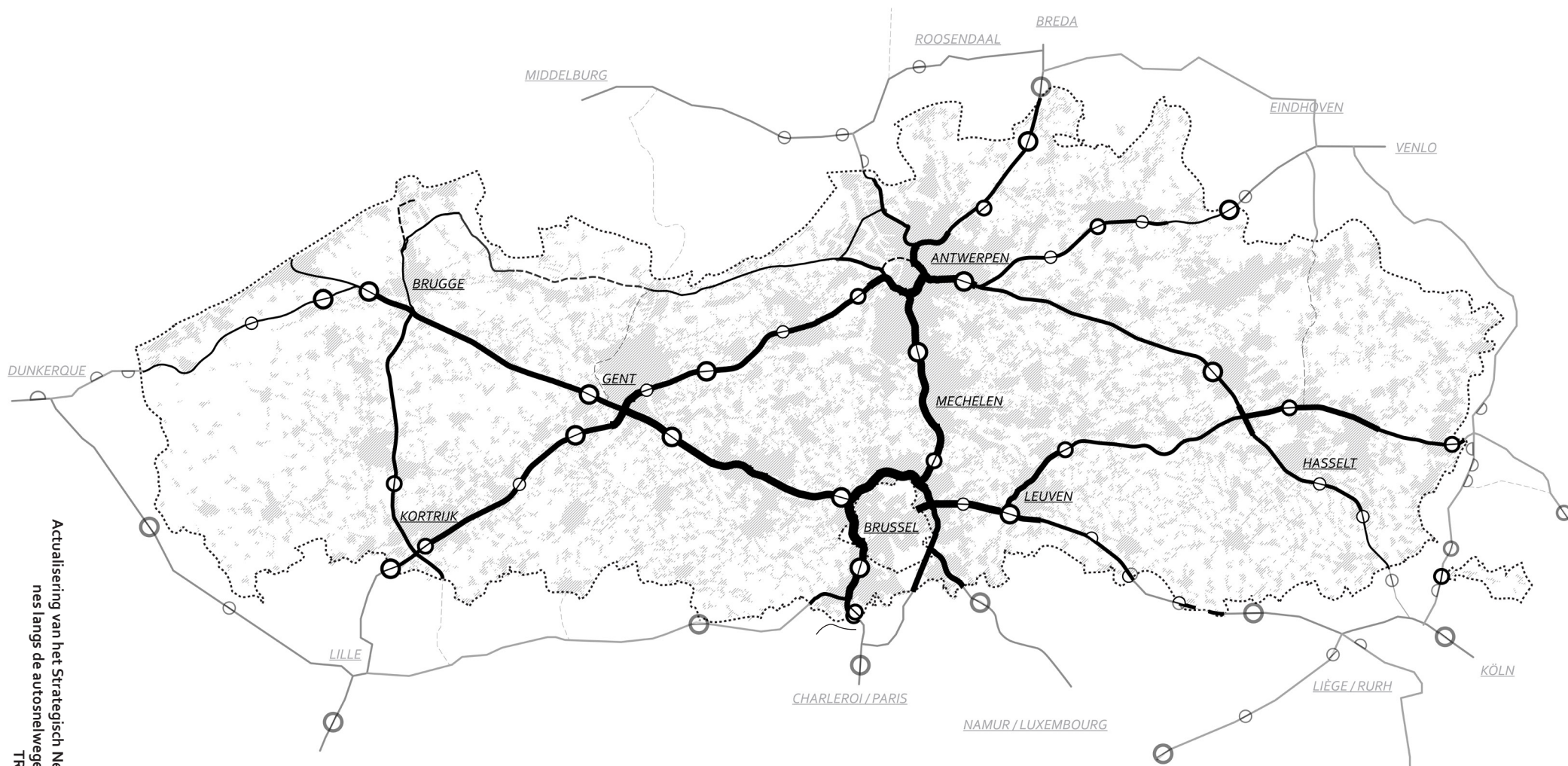
C. CORRIDORS

Voor de analyse van het Vlaamse autosnelwegennet zijn zeven corridors afgebakend die samen het volledige netwerk bestrijken. Deze corridors vormen de structurele basis van de studie en zorgen ervoor dat het volledige snelwegennet op een samenhangende en vergelijkbare manier kan worden onderzocht. Bij de afbakening is ernaar gestreefd om per corridor een zo volledig mogelijk traject te omvatten, doorgaans overeenstemmend met een hoofdas van het snelwegennet. Op die manier worden niet alleen de afzonderlijke dienstenzones in beeld gebracht, maar ook de relaties en afstanden tussen de verschillende zones binnen éénzelfde traject. Dat laat toe om de functionele samenhang, spreiding en onderlinge complementariteit van de dienstenzones beter te beoordelen. Daarnaast maakt deze benadering het mogelijk om specifieke kenmerken per corridor – voorzieningen, nabijheid van stedelijke kernen – in rekening te brengen. Zo kunnen de verschillen in infrastructuur en gebruiksprofiel tussen de corridors beter worden geanalyseerd en kunnen eventuele lacunes of behoeften aan bijkomende voorzieningen gericht worden geïdentificeerd.

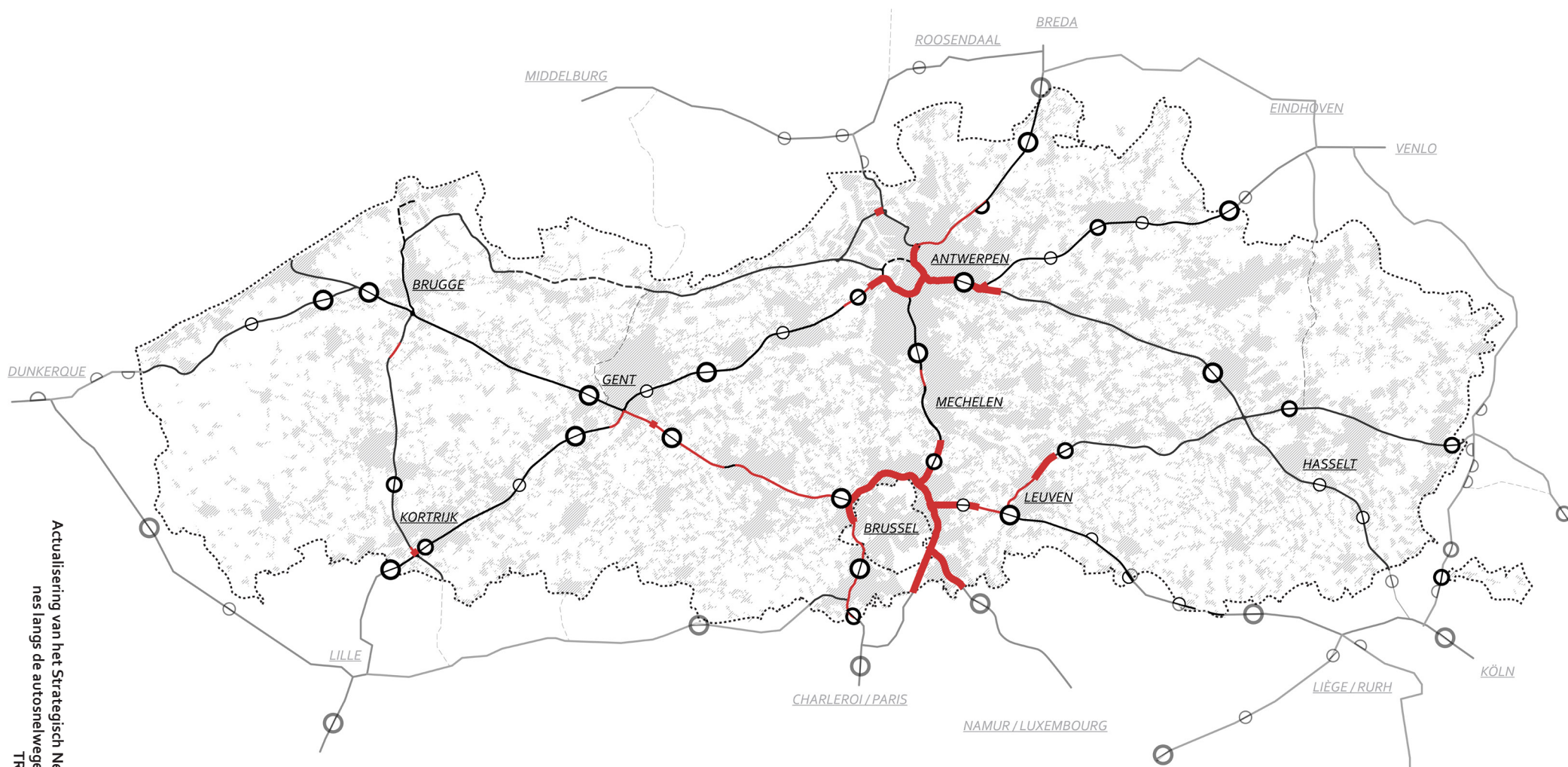
Voor elke corridor is een gelijkaardige aanpak opgenomen met verschillende abstracte schema's. In drie schema's per corridor worden een evaluatie gemaakt van de huidige uitrusting/diensten, netwerk en de capaciteit. Aansluitend wordt een overzicht gemaakt met de concepten per corridor: waar worden nieuwe dienstenzones voorzien, welke brandstoffen moeten worden voorzien, waar wordt bijkomende capaciteit voor vracht voorzien?



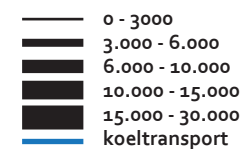
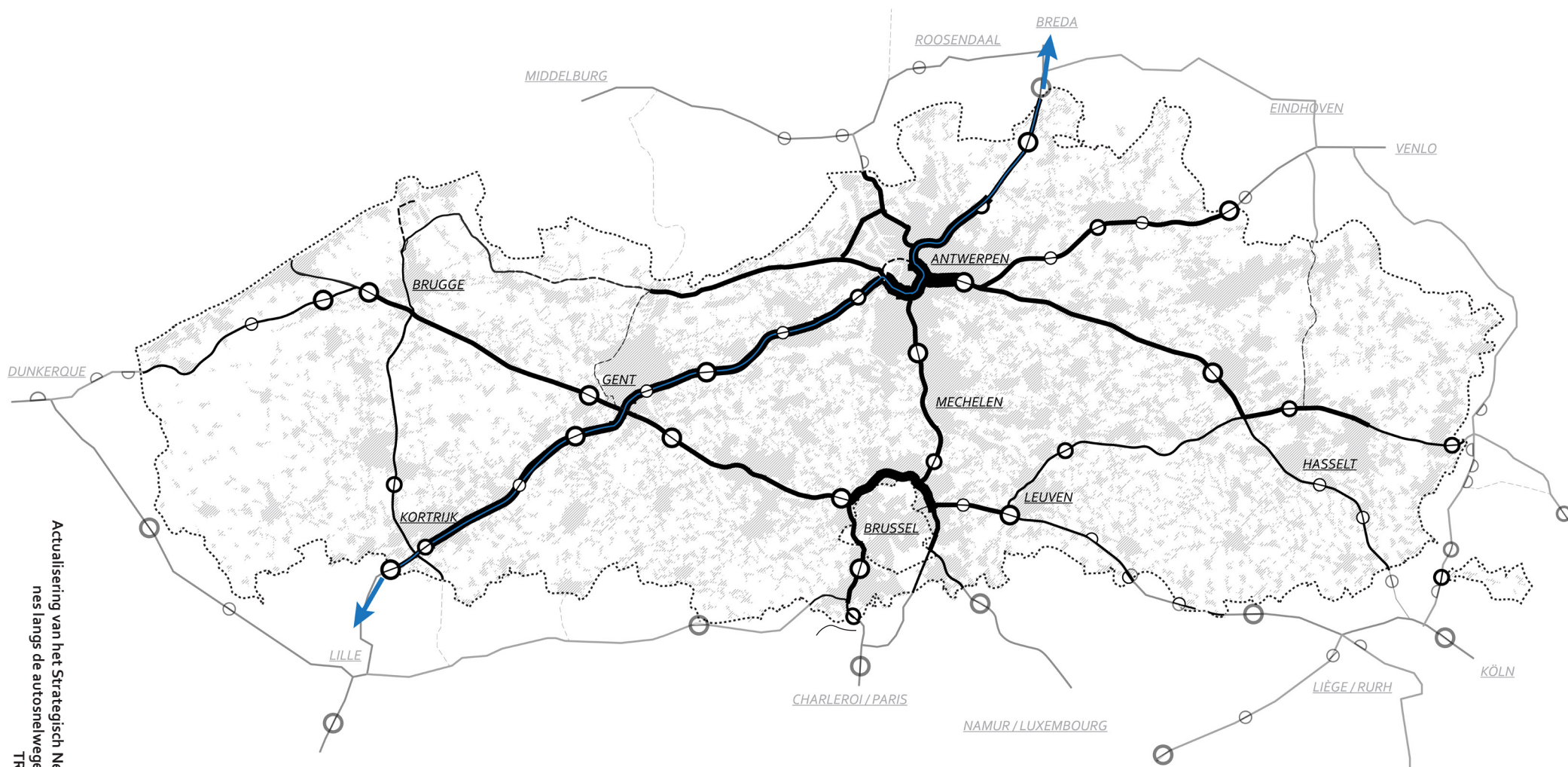
KAART 13
CORRIDORS OP
BESTAANDE DIENSTENZONES



KAART 14
PENDELVERKEER (aantal pwe/dag)
 (Bron: tellingen Verkeerscentrum 2024)



KAART 15
STRUCTURELE FILES
(Bron: tellingen Verkeerscentrum 2024)

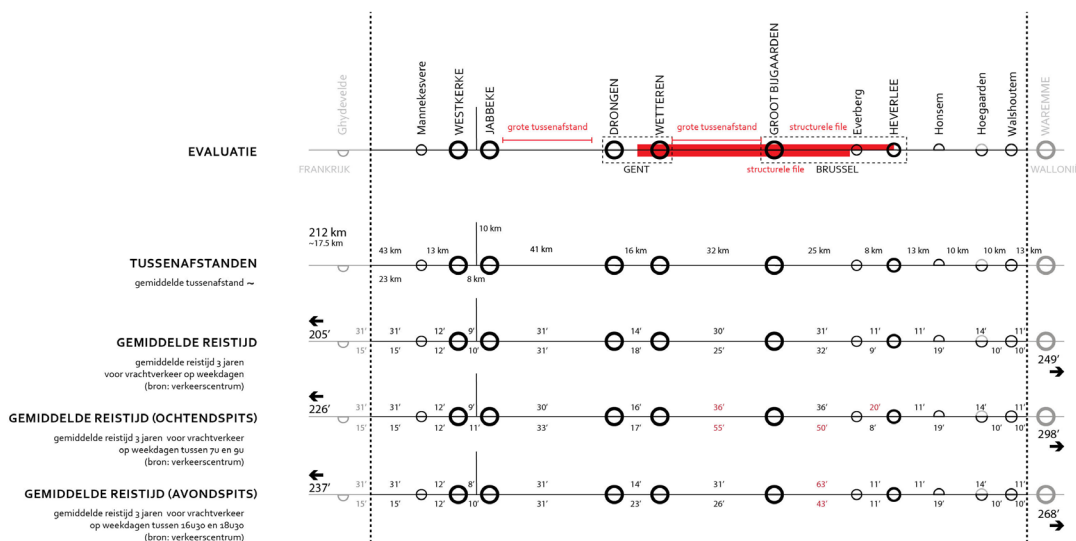


KAART 16
VRACHTVERKEER (aantal vrachtwagens/dag)
 (Bron: tellingen Verkeerscentrum 2024)

LEESWIJZER (1)

E40

NETWERK



➤ evaluatie van de spreiding van de dienstzones rekening houdende met zowel de afstand als de (spits)reistijd.

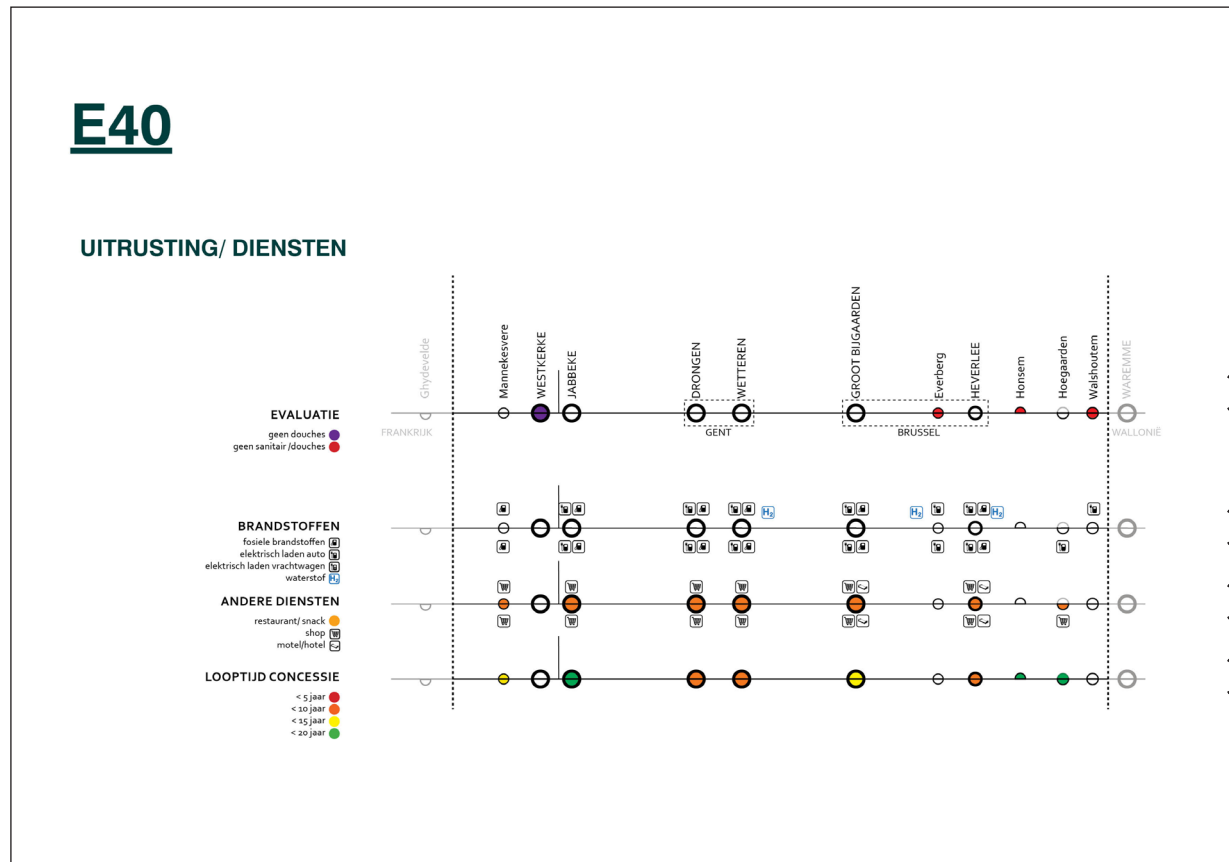
➤ tussenaafstand tussen elke twee opeenvolgende dienstzones (in km), de totale lengte van de corridor en de gemiddelde tussenaafstand binnen de corridor.

➤ reistijd tussen de dienstzones overdag (buiten de spitsen), per rijrichting*

➤ reistijd tijdens de ochtendspits, per rijrichting*

➤ reistijd tijdens de avondspits, per rijrichting*

* De gegevens hiervoor werden verkregen uit de verkeersindicatoren die het Vlaams Verkeerscentrum on-line ter beschikking stelt. Er werden drie periodes bestudeerd: 'overdag' (tussen twaalf en twee, aangenomen dus zonder file), 'ochtendspits' (van zeven tot negen) en 'avondspits' (tussen half vijf en half zeven). De gerapporteerde waarden zijn telkens het gemiddelde voor alle school/werkdagen in 2024 van de reistijden (in vijfminutenintervallen) tijdens de betrokken intervals. Deze waarden geven een aanduiding van de filezwaarte en de verliestijden veroorzaakt door deze files, wat als input kan dienen voor de evaluatie van de tussenaafstanden tussen de dienstzones.



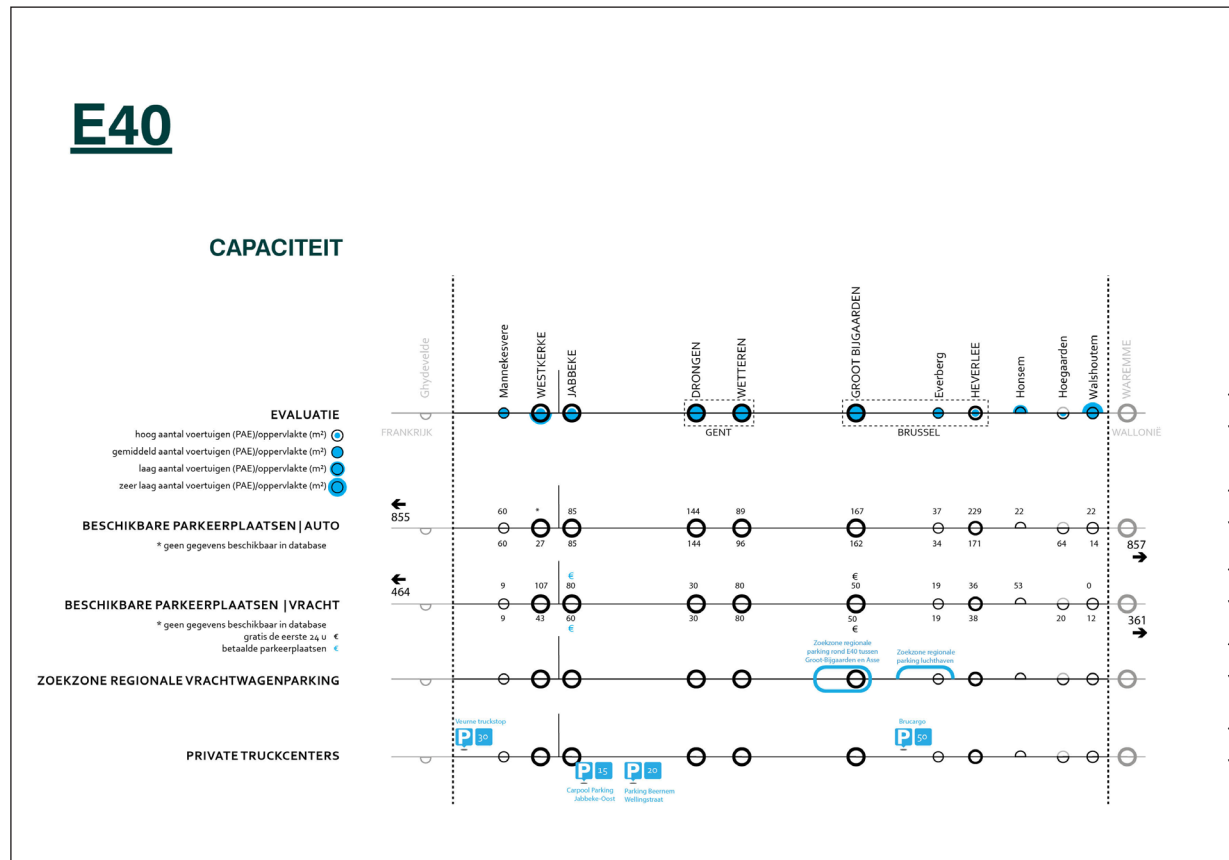
evaluatie van de basisuitrusting per dienstzone

aangeboden (alternatieve) brandstoffen op de dienstzone (zwart) of in de nabijheid van de corridor (blauw)

aangeboden marktafhankelijke diensten per dienstzone

looptijd van de huidige concessies (grootorde) op moment van publicatie van deze studie

LEESWIJZER (3)



- evaluatie van het ruimtegebruik op basis van het aantal personenauto-equivalent (PAE) parkeerplaatsen ten opzichte van de beschikbare oppervlakte op de dienstzone
- aantal parkeerplaatsen voor personenwagens, per rijrichting, met totaal per corridor
- aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens, per rijrichting, met totaal per corridor
- zoekzone regionale vrachtwagenparkings uit de studie 'visie vrachtwagenparkeren 2022'
- private truckcenters langs de corridor, met capaciteit

E40

CONCEPTEN

DOELGROEP DIENSTENZONE

- focus op diensten voor forenzen
- focus op diensten voor vrachtverkeer
- gemengde focus

BIJKOMENDE DIENSTENZONE IN HET NETWERK

BIJKOMENDE BASISUITRUSTING

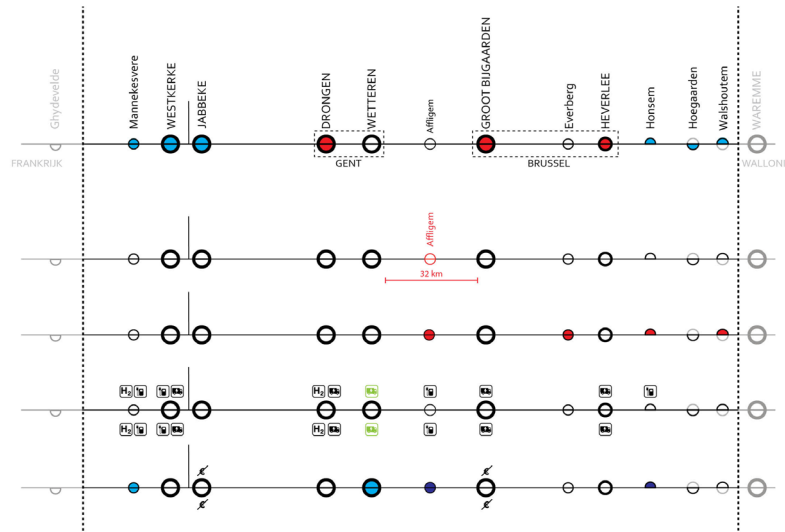
- sanitair

BIJKOMENDE BRANDSTOFFEN VOLGENS AFIR

- fossiele brandstoffen
- elektrisch laden auto
- elektrisch laden vrachtwagen (nice to have)
- waterstof

BIJKOMENDE CAPACITEIT VOOR VRACHT

- op korte termijn (g sites)
- te onderzoeken



belangrijkste doelgroep van elk van de dienstenzones

kwalitatieve inschatting van de spreiding van de zones over de corridor

locaties waar een uitbreiding van de basisuitrusting noodzakelijk is

locaties waar een uitbreiding van de aangeboden brandstoffen wenselijk is

locaties waar een uitbreiding van de capaciteit wenselijk is

E40

- Analyse

Netwerk

Langs de E40 liggen de dienstenzones op sterk variërende afstanden van elkaar. De trajecten Jabbeke–Drongen en Wetteren–Groot-Bijgaarden kennen grote tussenafstanden van 30 tot 40 km, terwijl de segmenten Hoegaarden–Walshoutem en Westkerke–Jabbeke slechts ongeveer 10 km bedragen. Daarnaast zorgen de structurele files rond Brussel voor langere reistijden tussen de omliggende dienstenzones, wat de behoefte aan goed gespreide en toegankelijke infrastructuur versterkt.

Diensten en uitrusting

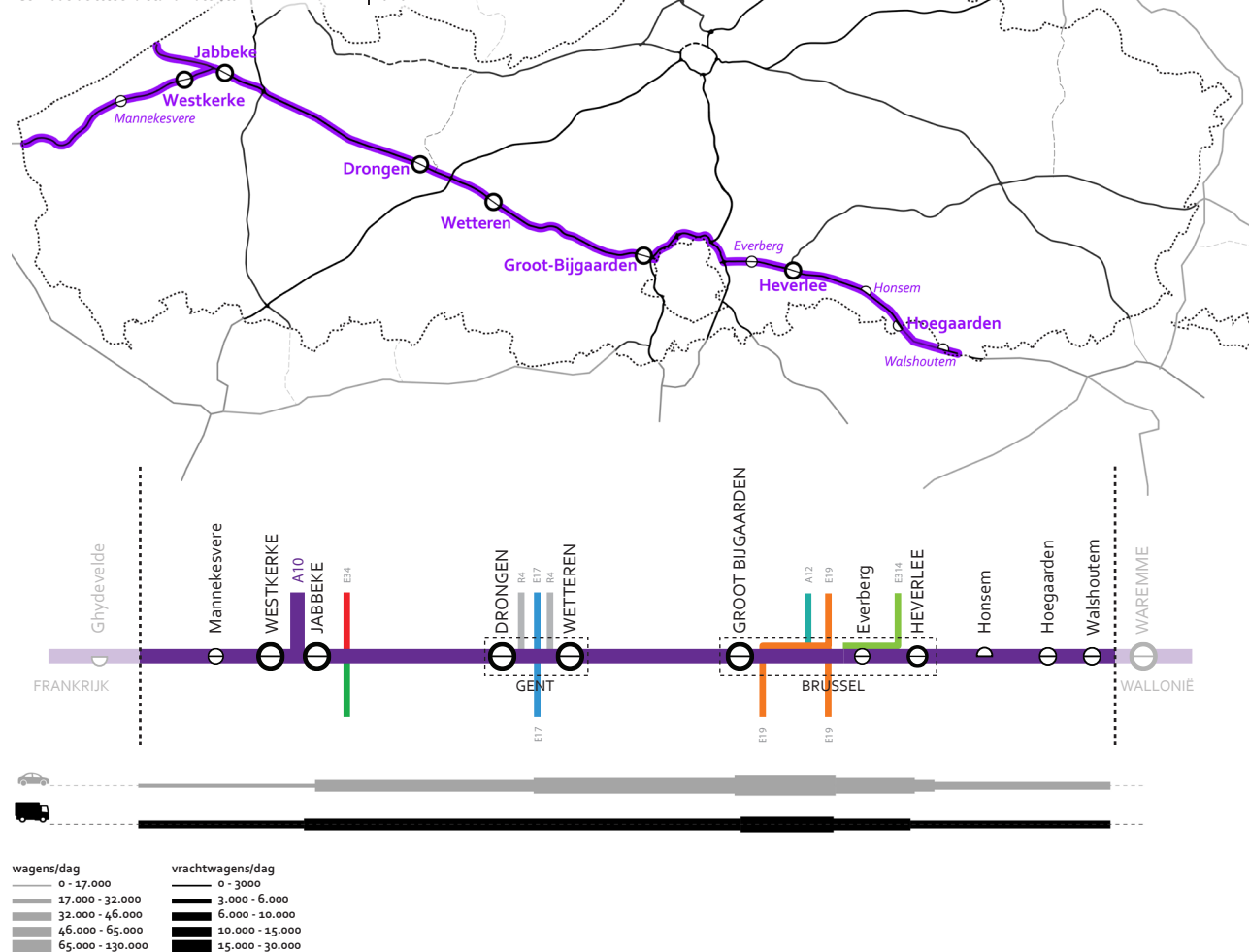
Op deze as zijn er nog een paar dienstenzones waarvan de basisuitrusting (o.a. sanitair) ontbreekt: Everberg, Honsem en Walshoutem. Daarnaast voldoet de inrichting van Westkerke (richting Frankrijk) niet aan de basisprincipes: er ontbreekt afgescheiden parkeerplaatsen voor personenwagens en beschutte picknickplaatsen. De overige grote dienstenzones (Jabbeke, Drongen, Wetteren, Groot-Bijgaarden en Heverlee) zijn goed uitgerust, hoewel er laadvoorzieningen voor vrachtwagens ontbreken. In West en Oost-Vlaanderen zijn er bovendien geen waterstof tankstations, waardoor deze corridor de AFIR-richtlijnen voor 2030 niet haalt.

Capaciteit

Op deze as is het aandeel vrachtwagenvervoer beduidend lager dan op andere corridors (vooral het segment Jabbeke–Frankrijk en Heverlee–Wallonië). De voorbije jaren is het aantal vrachtwagenparkeerplaatsen gevoelig verhoogd door de herinrichting van de dienstenzone Jabbeke en Westkerke richting Frankrijk en door de retributie in Wetteren af te schaffen.

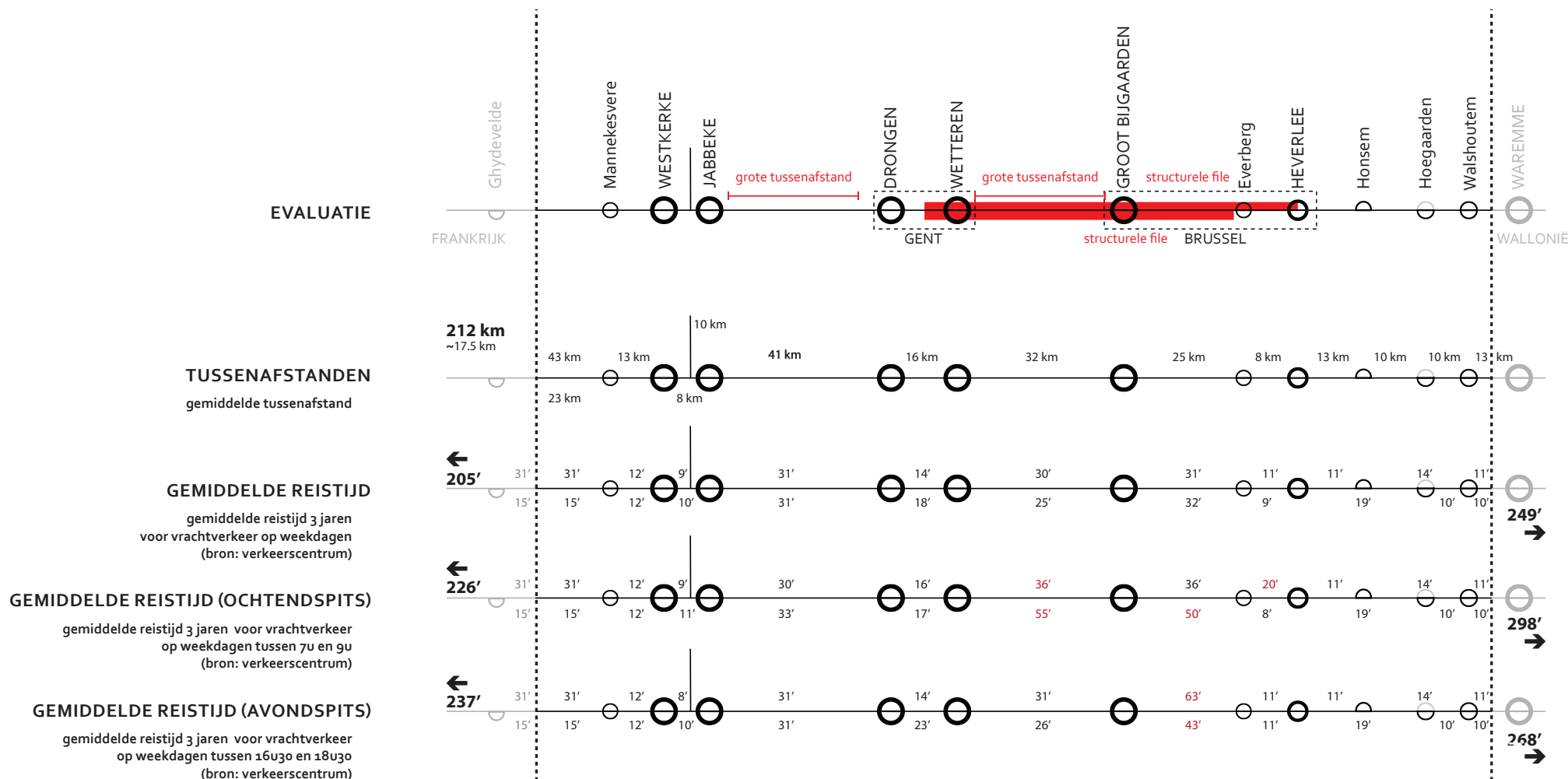
KENCIJFERS CORRIDOR

Afstand corridor	212
Gemiddelde tussenafstand dienstenzones (pauze)	17,7
Gemiddelde tussenafstand tanken	35,3
Gemiddelde tussenafstand elektrisch laden	23,6
Gemiddelde tussenafstand elektrisch laden vracht	106,0
Gemiddelde tussenafstand waterstof	106,0



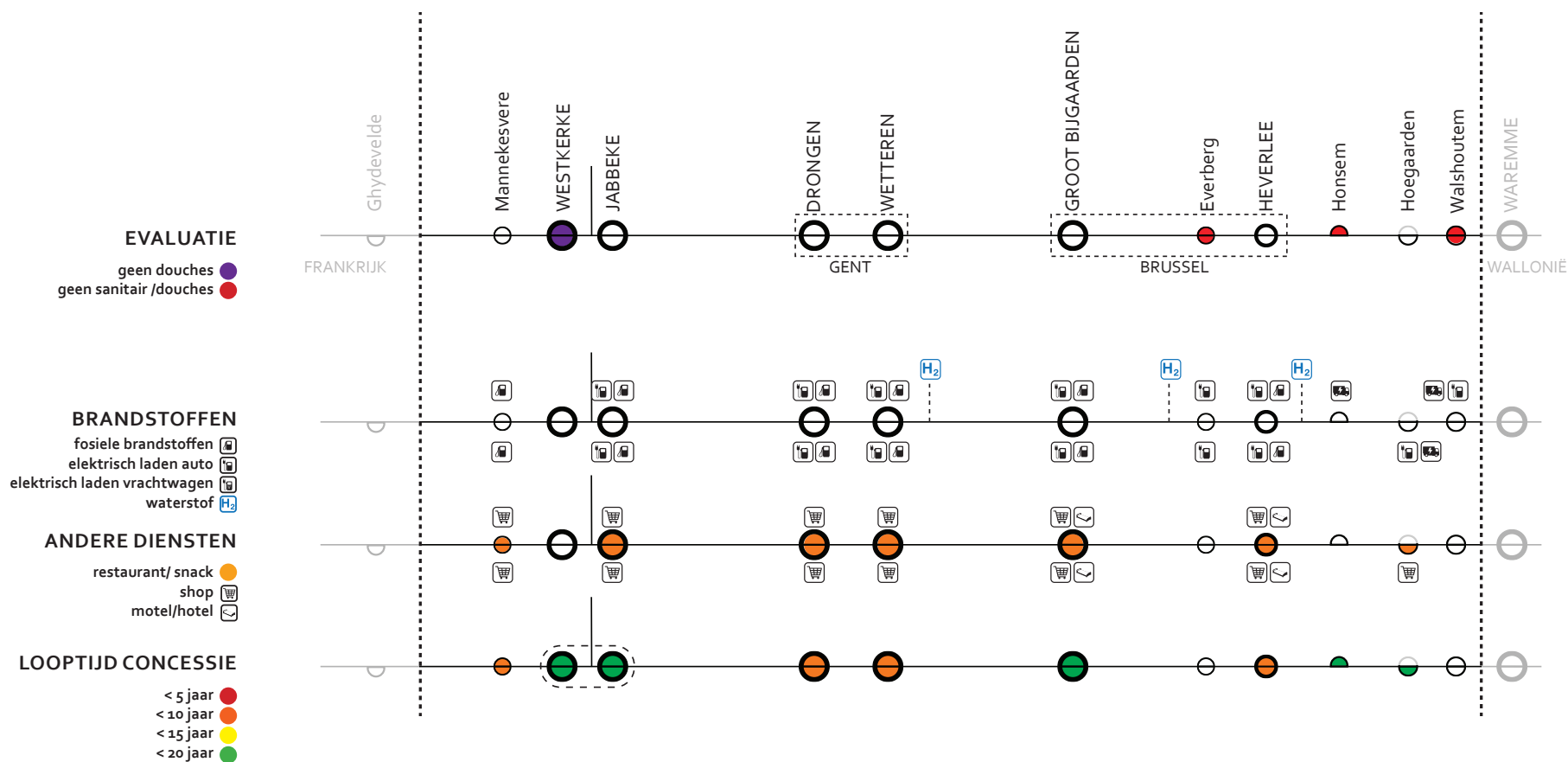
E40

NETWERK



E40

UITRUSTING/ DIENSTEN



E40

CAPACITEIT

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)

BESCHIKBARE PARKEERPLAATSEN | AUTO

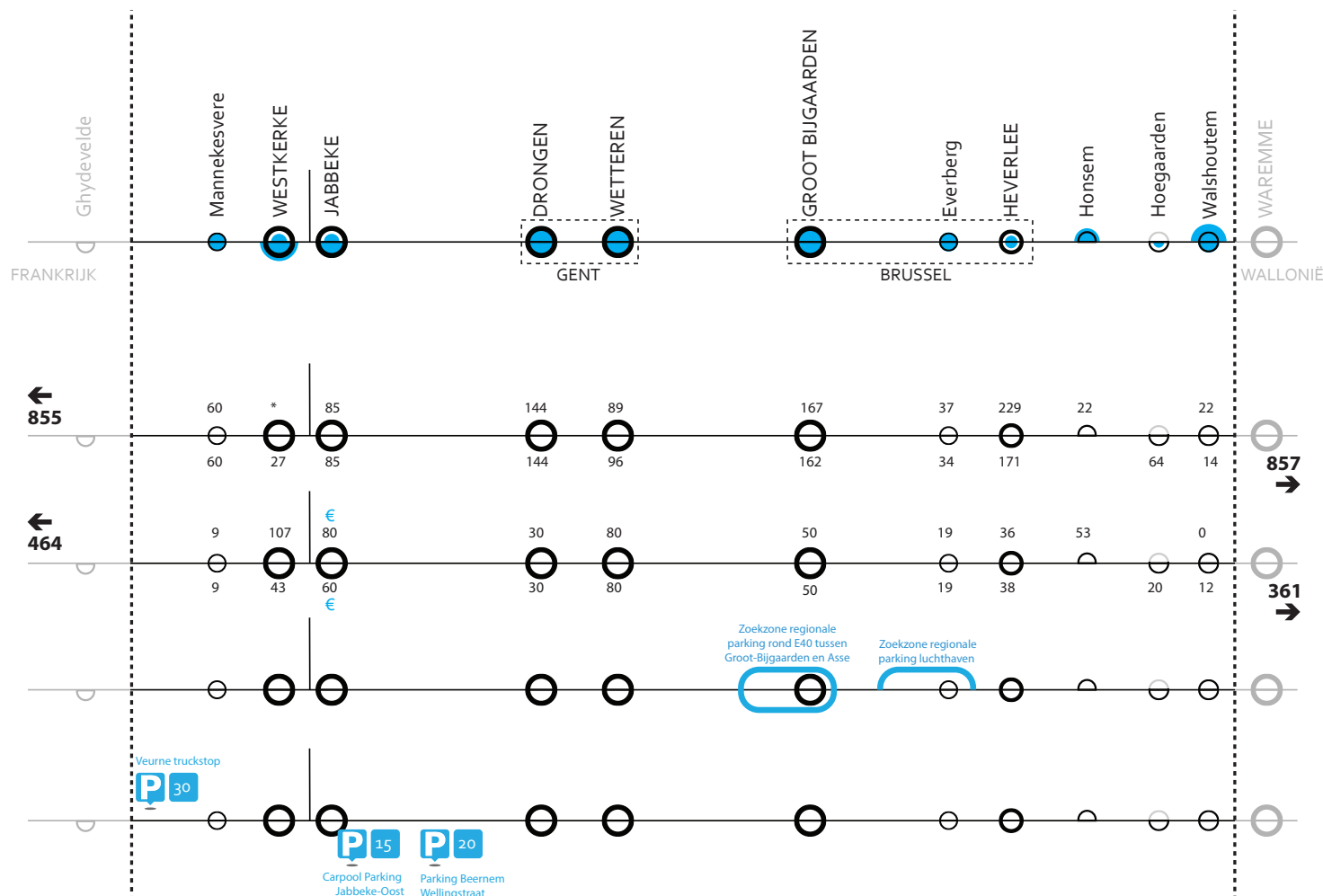
* geen gegevens beschikbaar in database

BESCHIKBARE PARKEERPLAATSEN | VRACHT

* geen gegevens beschikbaar in database
gratis de eerste 24 u €
betaalde parkeerplaatsen €

ZOEKZONE REGIONALE VRACHTWAGENPARKING

PRIVATE TRUCKCENTERS



E40

CONCEPTEN

DOELGROEP DIENSTENZONE

- focus op diensten voor forenzen ●
- focus op diensten voor vrachtverkeer ●
- gemengde focus ●

BIJKOMENDE DIENSTENZONE IN HET NETWERK

BIJKOMENDE BASISUITRUSTING

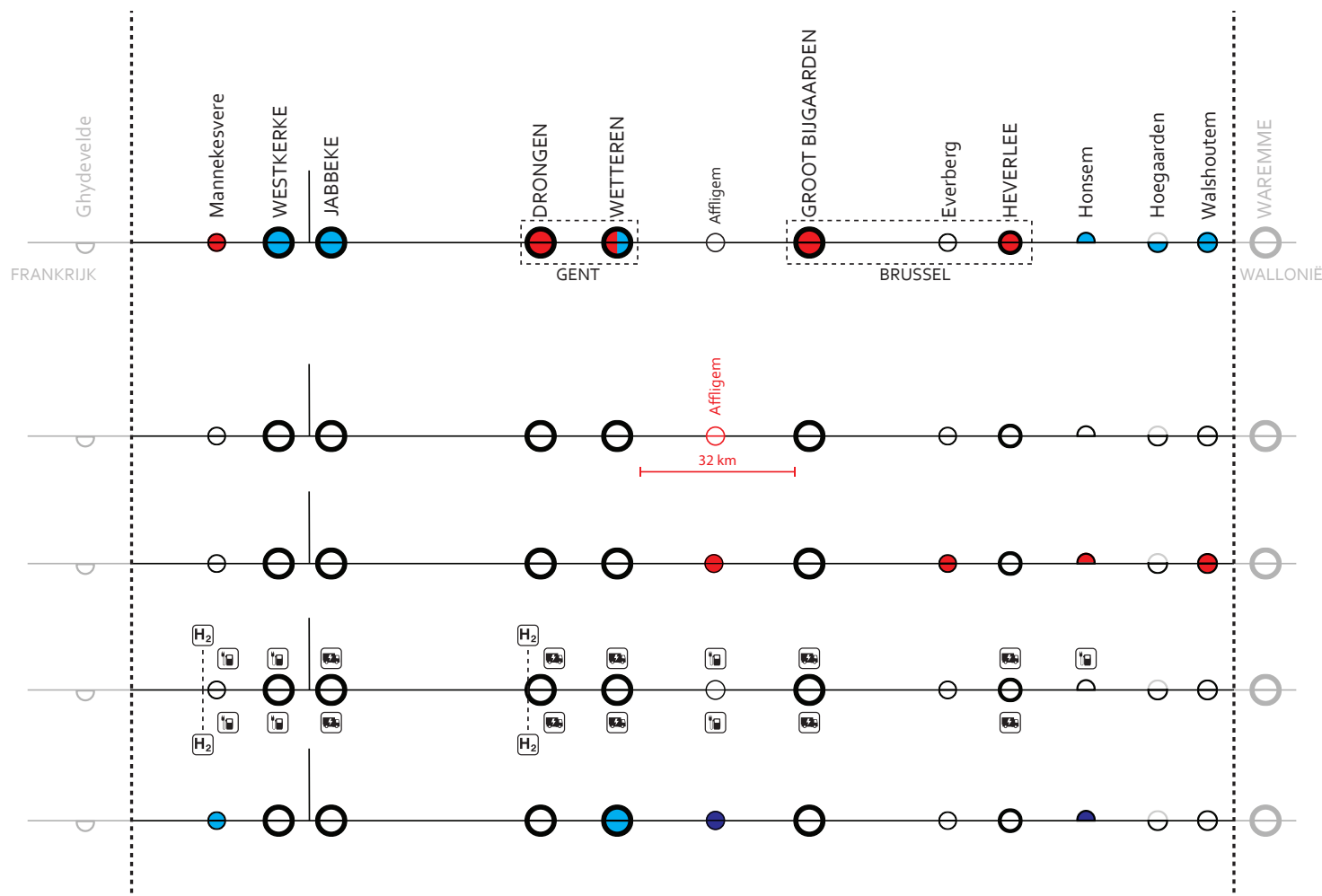
- sanitair ●

BIJKOMENDE BRANDSTOFFEN VOLGENS AFIR

- fossiele brandstoffen
- elektrisch laden auto
- elektrisch laden vrachtwagen
- waterstof

BIJKOMENDE CAPACITEIT VOOR VRACHT

- op korte termijn (9 sites) ●
- te onderzoeken ●



– Concept

Spreiding dienstenzones

Tussen Wetteren en Groot-Bijgaarden dient een nieuwe dienstenzone gerealiseerd te worden om de tussenafstanden te verkleinen. Gezien de tussenafstand en de structurele files is een extra stopplaats voor pendelaars en toeristen wenselijk. In Affligem is reeds een zone beschikbaar die planologisch al bestemd is voor een dienstenzone. De oppervlakte en vorm is vergelijkbaar met de recent heringerichte zone van Gentbrugge. Tussen Jabbeke en Drongen blijft de afstand groot. In Aalter is er een zone planologisch bestemd om ingericht te worden als dienstenzone. Het gaat echter om een kleine zone in een ruimtelijk kwetsbare context (bos), waardoor de kans op succesvolle realisatie beperkt. De zone biedt geen oplossing voor de andere assen in het gebied (E34, E403), waar een oplossing prioritair is.

Doelgroepen

Op de dienstenzones rondom Gent en Brussel wordt de focus gelegd op diensten voor de pendelaar. Op de andere dienstenzones ligt de focus op diensten voor vrachtverkeer. Op de grote dienstenzones zal de dienstverlening daarop moeten worden afgestemd met specifieke voorzieningen zoals laadvoorzieningen voor vrachtwagens, recreatiemogelijkheden, extra sanitair, ...

Basisuitrusting

Op verschillende zones ontbreekt nog sanitair of beschutte rustplaatsen: Everberg, Honsem, Walshoutem. Die kunnen op korte termijn worden aangepakt.

Laad- en tankvoorzieningen

In Jabbeke, Wetteren, Groot-Bijgaarden én Heverlee moeten laadvoorzieningen voor vrachtwagens worden geïnstalleerd om de AFIR-richtlijn (elektrisch laden vrachtwagens om de 60 km) te behalen. Daarnaast ontbreekt in de omgeving van Mannekensvere een waterstoftankstation.

Bijkomende capaciteit vracht (+160 richting Frankrijk, +150 richting Luik)

Er is zijn enkele mogelijkheden op deze corridor om het aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens uit te breiden, zoals een uitbreiding op Wetteren (ca. +100 plaatsen in beide richtingen), de herinrichting van Mannekensvere (+20 in elke richting), realisatie van een nieuwe dienstenzone in Affligem (+30 in elke richting) en uitbreiding op de kleinere dienstenzone van Honsem (+10 richting Frankrijk). Door de betalende vrachtwagenparking van Jabbeke gratis open te stellen kan ook mogelijks de parkeerdruk langs de E40 beter worden verspreid.

LOCATIE / SCHAAAL	CORRIDOR	DETAIL
Affligem	E40	Inrichting van een nieuwe dienstenzone
Drongen	E40	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens
Everberg	E40	Sanitaire voorzieningen
Groot-Bijgaarden	E40	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens
Heverlee	E40	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens
Honsem	E40	Sanitaire voorzieningen, extra vrachtwagenparkeren
Honsem	E40	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens
Jabbeke	E40	Onderhandeling met concessiehouder
Mannekensvere	E40	Herinrichting op basis van principeschets, nieuwe concessie
Mannekensvere	E40	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens
Walshoutem	E40	Sanitaire voorzieningen
Westkerke	E40	Afscheiding vrachtwagens/personenvoertuigen, beschutte zitplaatsen
Westkerke	E40	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens
Jabbeke	E40	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens
Wetteren	E40	Uitbreiding met vrachtwagenparkeren
Wetteren	E40	Herinrichting op basis van principeschets, nieuwe concessie
Wetteren	E40	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens

– Actieplan

Voor de corridor E40 worden onderstaande korte- en langetermijnprojecten opgesteld die geïnitieerd moeten worden door AWW of andere stakeholders.

E17-E19 NOORD

- Analyse

Netwerk

Deze corridor is één van de drukste (doorgaande) vracht- assen van Vlaanderen en bestaat uit de E17 van Frankrijk tot Antwerpen, en verder de E19 richting Nederland. Tussen Antwerpen en de grens met Frankrijk zijn de dienstzones op een vaste onderlinge afstand van elkaar gelegen (+/- 15km), een kleine dienstzone afgewisseld met een grote dienstzone met tankstation. Ten noorden van Antwerpen is er een grotere dienstzone aan de grens te Minderhout. Dichter bij Antwerpen bevindt er zich een kleinere zone, maar enkel richting Nederland (Brecht). Hierdoor is er een grote tussenafstand tussen Brecht en Kruibeke, die wordt vergroot door de structurele files op de ring van Antwerpen (1h reistijd tijdens avondspits).

Diensten en uitrusting

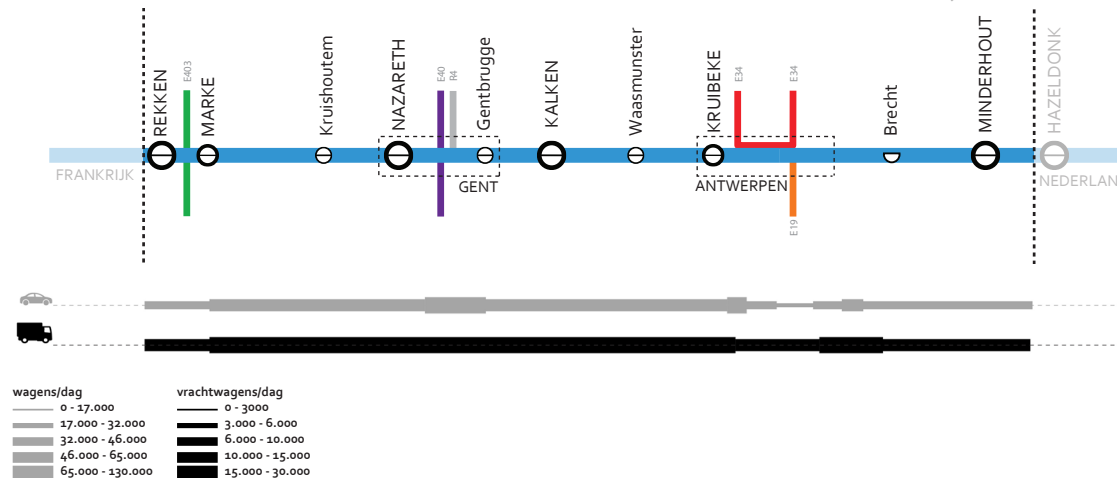
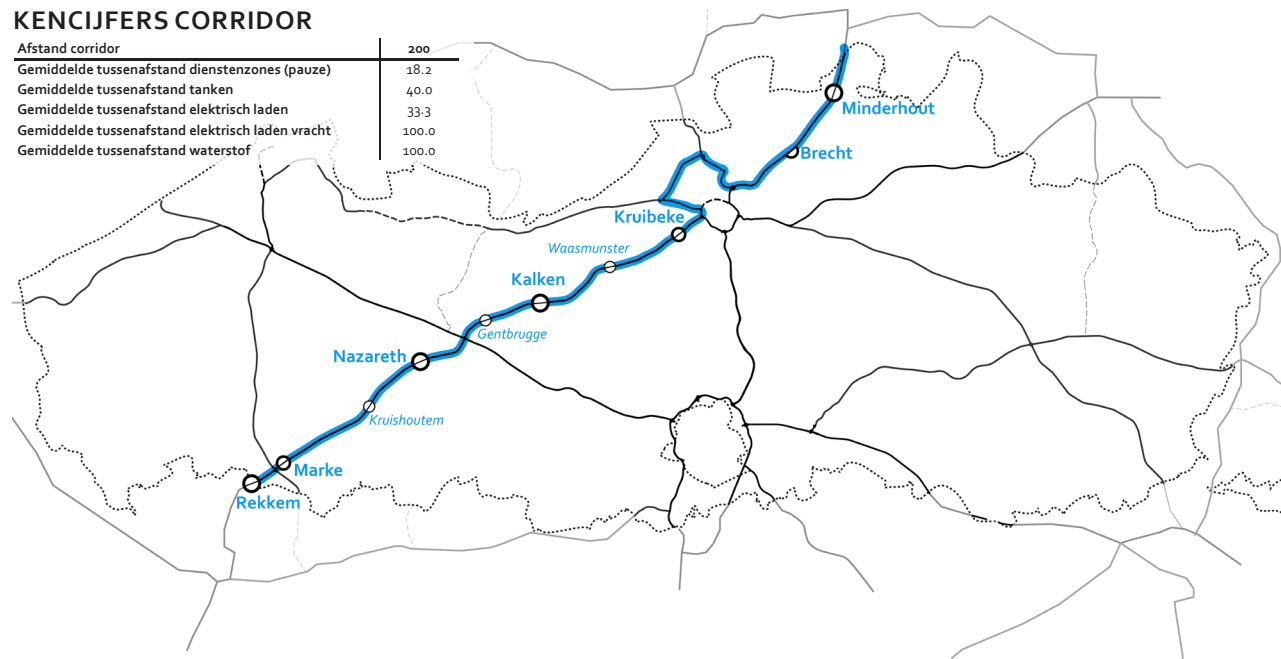
De dienstzones van deze corridor kennen een zeer wisselende uitrusting, waardoor het als gebruiker niet duidelijk is welke diensten te verwachten. In Kruishoutem zijn geen voorzieningen voor personenwagen en de kleinere zones in Gentbrugge, Waasmunster en Brecht kennen een zeer verschillend aanbod in horeca. In Rekkem worden geen diensten aangeboden, ook de basisuitrusting ontbreekt.

Capaciteit

Op dit traject zijn er veel parkeerplaatsen voor vrachtwagens voorzien (E17 = belangrijke vrachtkorridor), desondanks is het aanbod niet voldoende. De studie Visie Vrachtwagenparkeren (2022, Tractebel) komt tot dezelfde verbinding en selecteert dan ook veel zoekzones voor regionale vrachtwagenparkings, o.m. tussen Kortrijk en Antwerpen. De realisatie van deze vrachtwagenparking behoort echter niet tot de taken van AWW.

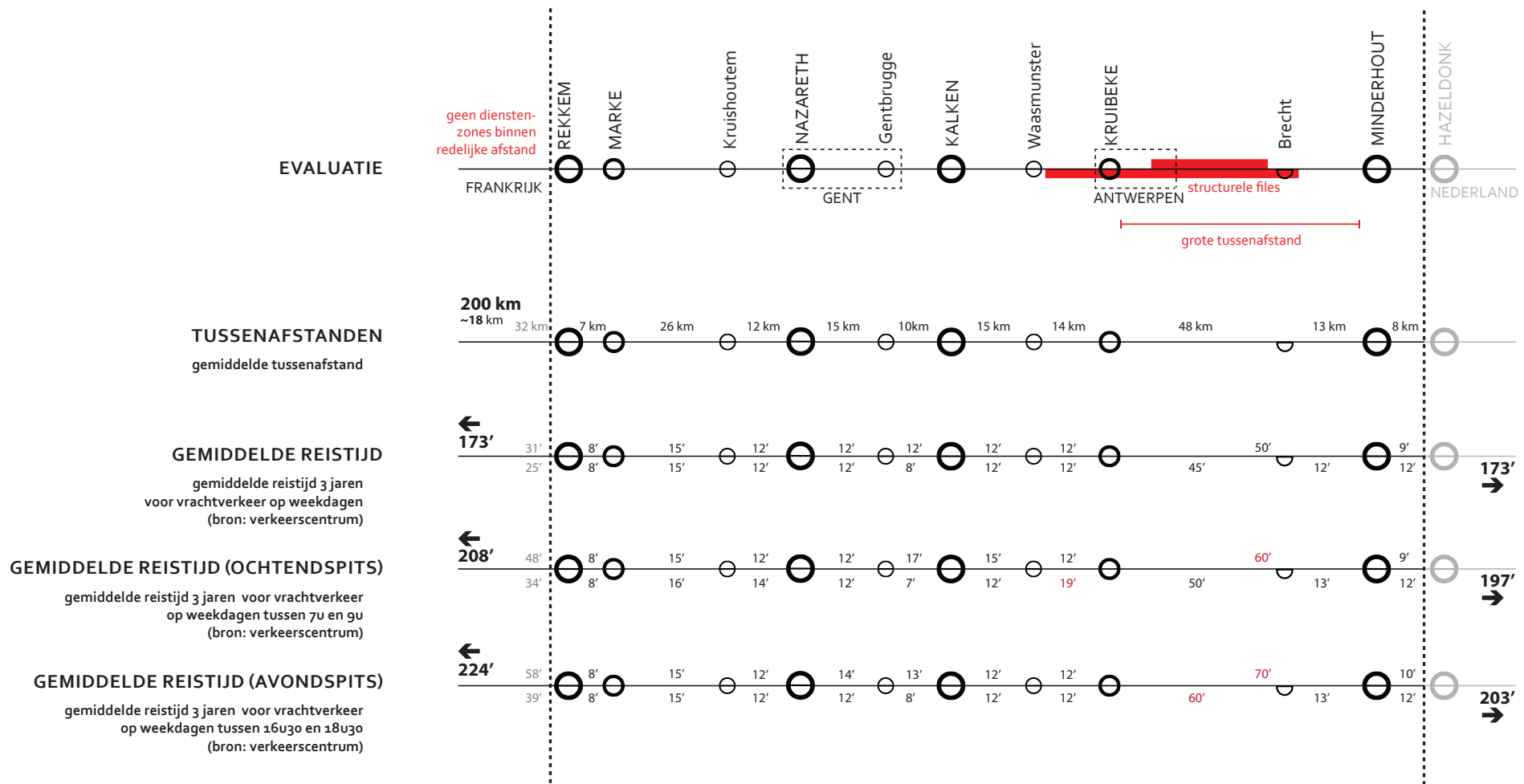
KENCIJFERS CORRIDOR

Afstand corridor	200
Gemiddelde tussenafstand dienstzones (pauze)	18.2
Gemiddelde tussenafstand tanken	40.0
Gemiddelde tussenafstand elektrisch laden	33.3
Gemiddelde tussenafstand elektrisch laden vracht	100.0
Gemiddelde tussenafstand waterstof	100.0



E17-E19 NOORD

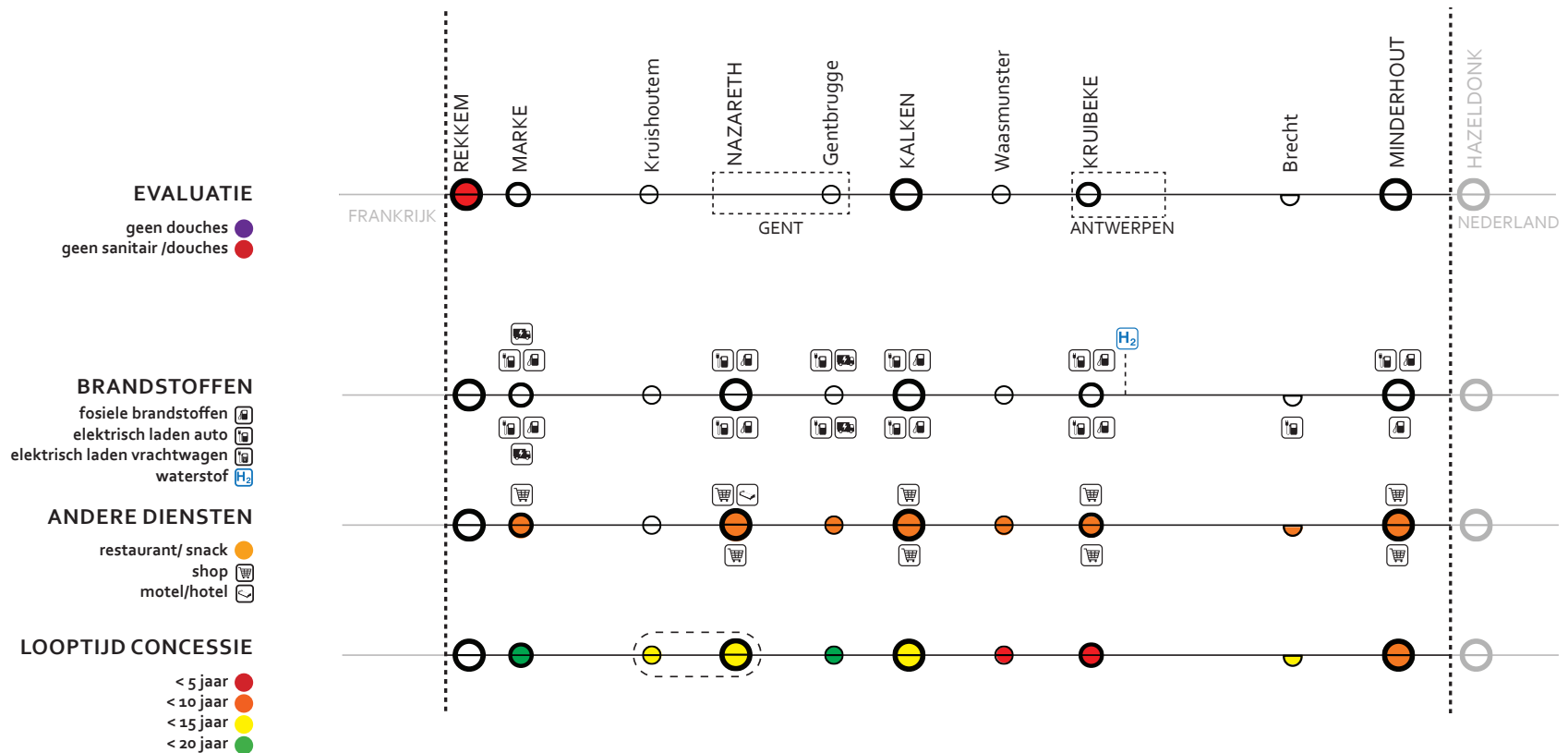
NETWERK



Actualisatie netplan dienstenzones - deel B: concept

E17-E19 NOORD

UITRUSTING/ DIENSTEN



E17-E19 NOORD

CAPACITEIT

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)

BESCHIKBARE PARKEERPLAATSSEN | AUTO

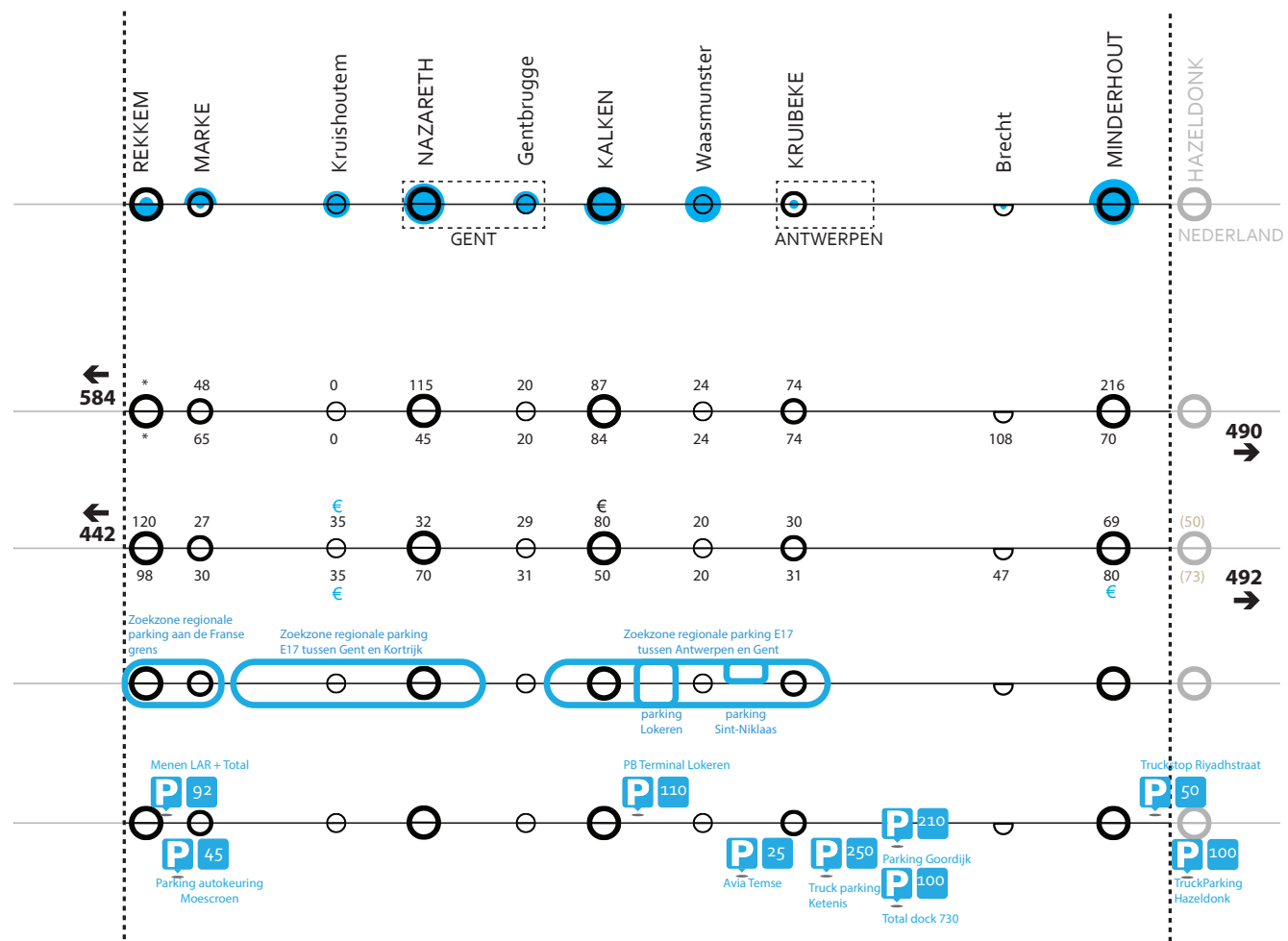
* geen gegevens beschikbaar in database

BESCHIKBARE PARKEERPLAATSSEN | VRACHT

* geen gegevens beschikbaar in database
gratis de eerste 24 u €
betaalde parkeerplaatsen €

ZOEKZONE REGIONALE VRACHTWAGENPARKING

PRIVATE TRUCKCENTERS



E17-E19 NOORD

CONCEPTEN

DOELGROEP DIENSTENZONE

- focus op diensten voor forenzen ●
- focus op diensten voor vrachtverkeer ●
- gemengde focus ●

BIJKOMENDE DIENSTENZONE IN HET NETWERK

BIJKOMENDE BASISUITRUSTING

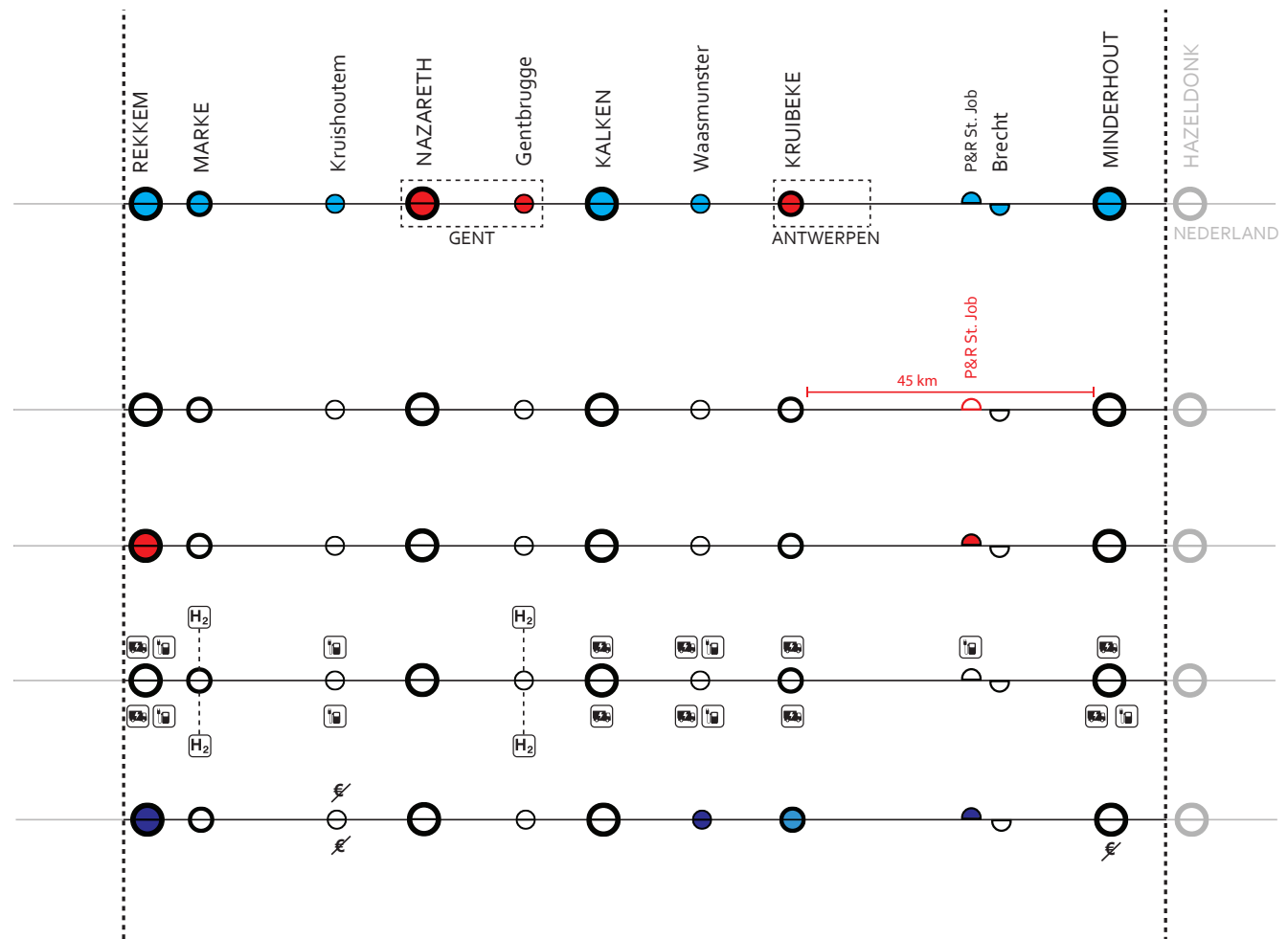
- sanitair ●

BIJKOMENDE BRANDSTOFFEN VOLGENS AFIR

- fossiele brandstoffen
- elektrisch laden auto
- elektrisch laden vrachtwagen
- waterstof

BIJKOMENDE CAPACITEIT VOOR VRACHT

- op korte termijn (9 sites) ●
- te onderzoeken ●



– Concept

Spreiding dienstenzones

Er ontbreekt een dienstzone ten noorden van Antwerpen. De aanwezigheid van de hogesnelheidslijn langs de noordzijde van de snelweg maakt het niet eenvoudig om een bijkomende dienstzone in te plannen. Om de grote tussenafstand tussen Minderhout en Kruibeke te beperken wordt daarom voorgesteld de bestaande Park&Ride/carpoolparking St.-Job richting Antwerpen voorzien van sanitair en een Stop & Go zone. Deze parking wordt zo opgewaardeerd voor alle gebruikersgroepen, tot een multifunctionele schakel in het transportnetwerk, waar verschillende diensten een plaats kunnen hebben: sanitair, laadvoorzieningen...

Doelgroepen

De dienstzones rondom de steden (Nazareth, Gentbrugge en Kruibeke) richten zich voornamelijk op de pendelaar, de overige focussen op de vrachtwagenchauffeurs.

Basisuitrusting

Rekkem dient te worden uitgerust met basisuitrusting zoals sanitair, beschutte zitplaatsen, afgescheiden parkeerplaatsen voor personenwagens... Ook op de dienstzone Kruishoutem dient een afscheiding te worden gemaakt tussen personenwagens en vrachtwagens.

Laad- en tankvoorzieningen

In Kruibeke en Minderhout moeten laadvoorzieningen voor vrachtwagens worden geïnstalleerd om de AFIR-richtlijn (elektrisch laden vrachtwagens om de 60 km) te behalen. Daarnaast dienen volgens de richtlijn in (de omgeving van) Marke en Kalken waterstoftankstations voorzien te worden.

Bijkomende capaciteit vracht (+30 in elke richting)

Er zijn maar heel weinig mogelijkheden meer op deze corridor het aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens uit te breiden. De herinrichting van Kruibeke staat voor de komende jaren op het programma. Door de betalende vrachtwagenparking van Kruishoutem open te stellen kan mogelijks de parkeerdruk in deze omgeving wat beter worden verspreid.

– Actieplan

Voor de corridor E17-E19 noord worden onderstaande korte- en langetermijnprojecten opgelijst die geïnitieerd moeten worden door AWW of andere stakeholders.

LOCATIE / SCHAAL	CORRIDOR	DETAIL
Kalken	E17	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens
Kruibeke	E17	Herinrichting op basis van principeschets, nieuwe concessie
Kruishoutem	E17	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens
Kruishoutem	E17	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens
Kruishoutem	E17	Afscheiding vrachtwagens/personenvoertuigen, beschutte zitplaatsen
Kruishoutem	E17	Onderhandeling met concessiehouder
Minderhout	E17	Onderhandeling met concessiehouder
Minderhout	E17	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens
Minderhout	E17	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens
Rekkem	E17	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens
Rekkem	E17	Afscheiding vrachtwagens/personenvoertuigen, beschutte zitplaatsen, sanitair
Rekkem	E17	Onderzoek optimalisatie gebruik
Rekkem	E17	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens
St.-Job (carpool)	E17	Sanitaire voorzieningen
St.-Job (carpool)	E17	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens
Waasmunster	E17	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens
Waasmunster	E17	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens

E19

– Analyse

Netwerk

De dienstenzones langs de E19 zijn onregelmatig verspreid, zo is Brecht slechts langs één zijde van de snelweg uitgebouwd. De tussenafstanden zijn ook groot: Ruisbroek – Peutie (41km), Minderhout-Waarloos (47km). De afstand op de oostelijke Ro tussen Peutie en Nijvel (eerste dienstenzone in Wallonië) bedraagt 47 km. Deze afstanden worden vergroot door de structurele files rondom de ring van Antwerpen en Brussel.

Diensten en uitrusting

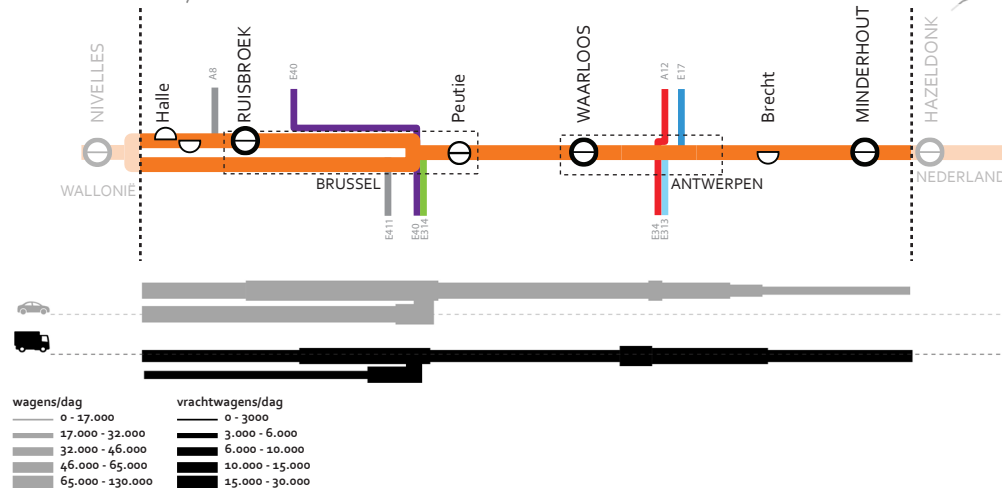
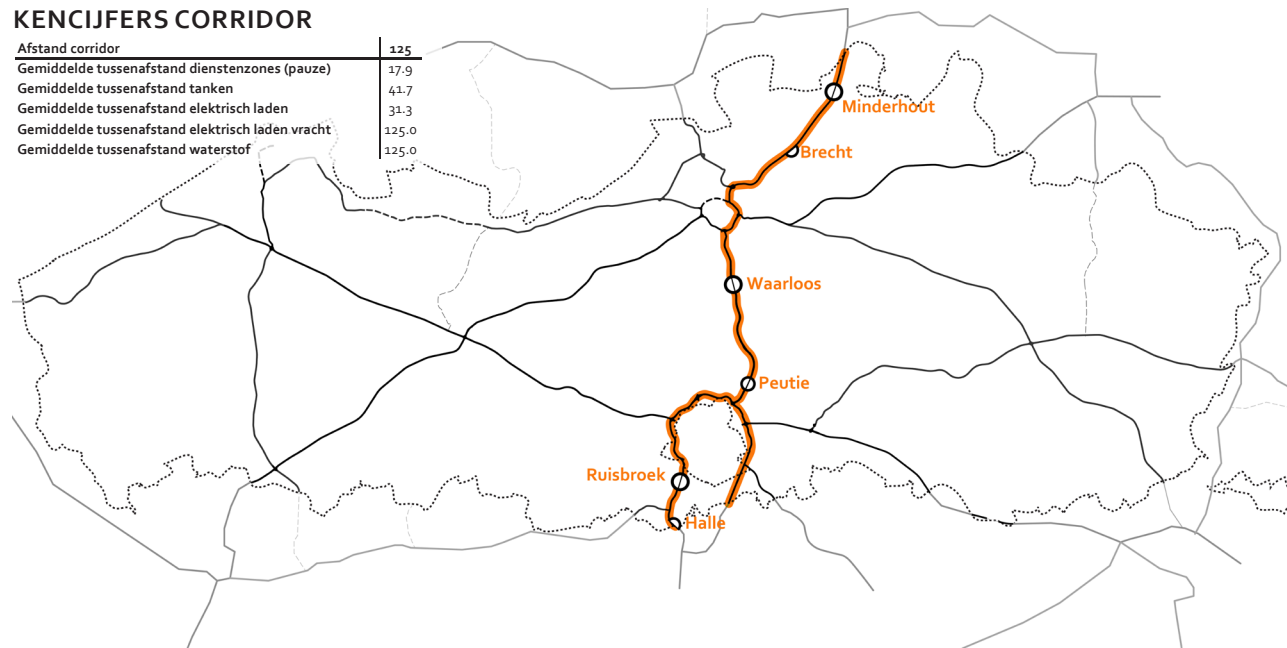
Op deze corridor liggen drie grote dienstenzones met een groot aanbod aan verschillende diensten: Ruisbroek, Waarloos en Minderhout. Daartegenover zijn er kleinere dienstenzones in Brecht, Peutie en Minderhout. Buiten Halle (ontbrekend sanitair, geen laadinfrastructuur) zijn alle dienstenzones voldoende uitgerust.

Capaciteit

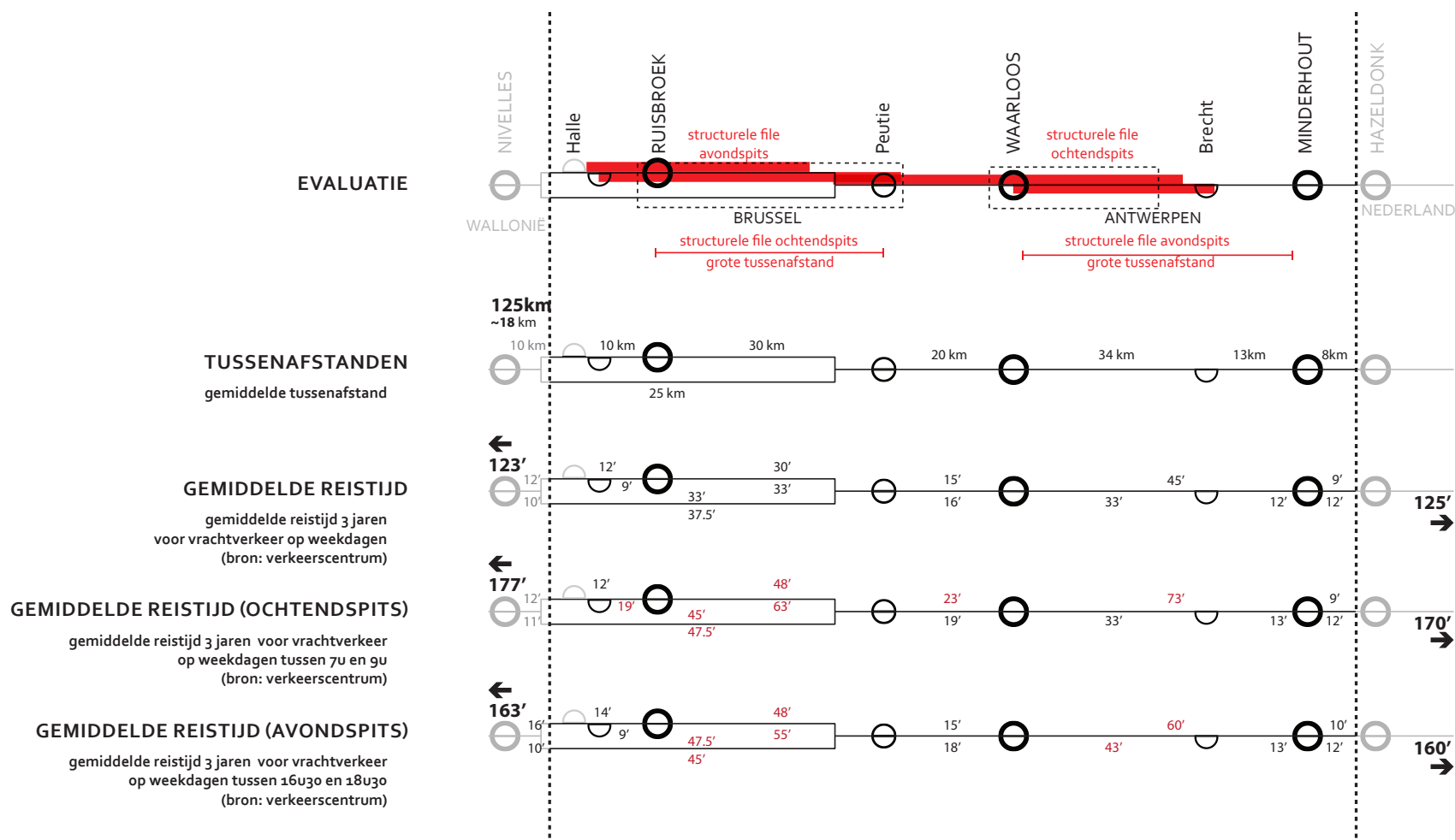
Het aantal parkeerplaatsen voor auto's bedraagt op deze corridor bijna drie keer zoveel als voor vrachtwagens. Er is een duidelijke focus op de pendelaar. De parkeerdruk door vrachtwagens is in Waarloos, Peutie en Ruisbroek dan ook heel hoog, met parkerende vrachtwagens op de autoplaatsen als gevolg. Enkel ten noorden van Antwerpen is er meer beschikbare capaciteit (Minderhout, en twee grote truckcenters).

KENCIJFERS CORRIDOR

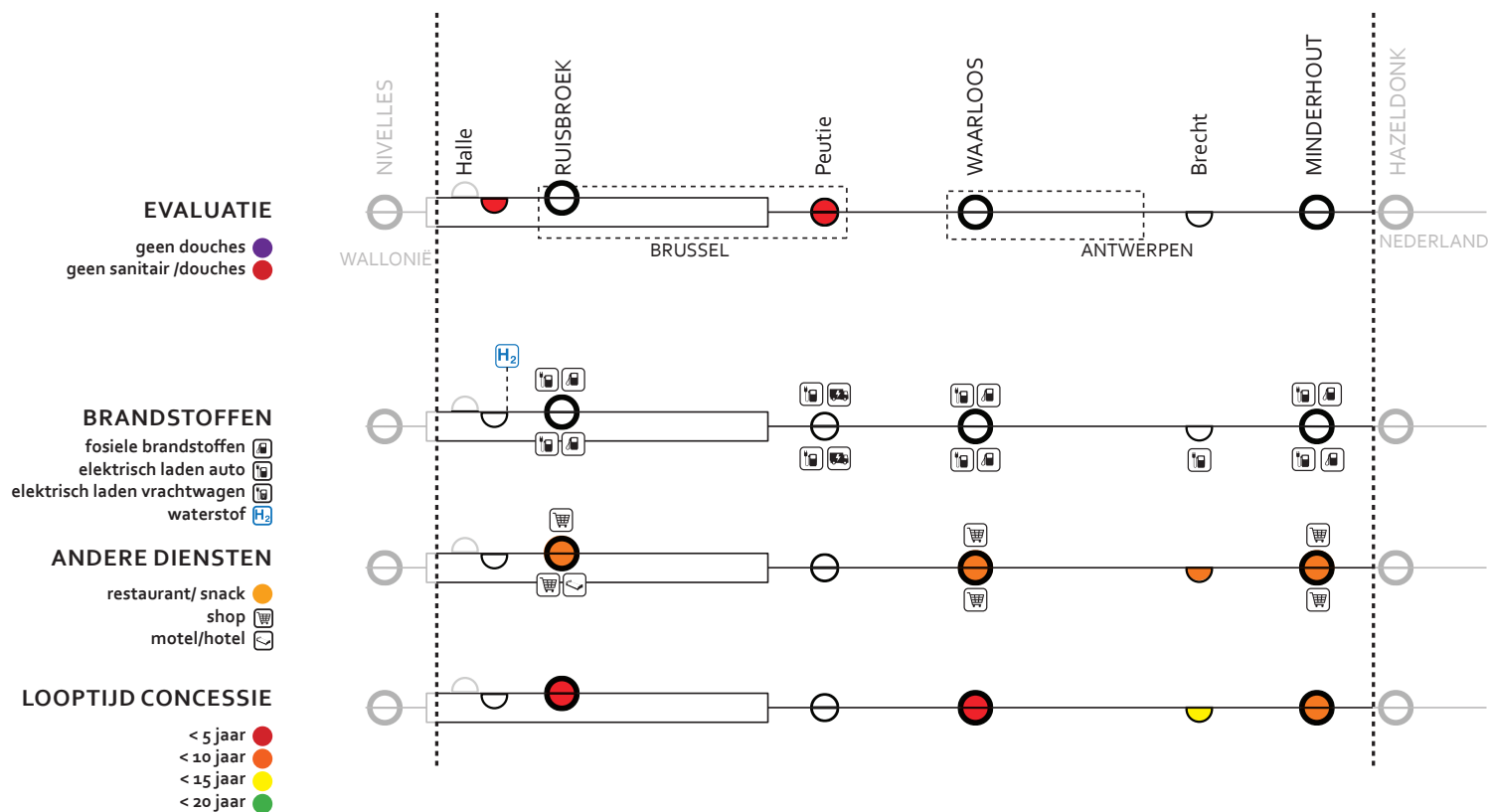
Afstand corridor	125
Gemiddelde tussenafstand dienstenzones (pauze)	17,9
Gemiddelde tussenafstand tanken	41,7
Gemiddelde tussenafstand elektrisch laden	31,3
Gemiddelde tussenafstand elektrisch laden vracht	125,0
Gemiddelde tussenafstand waterstof	125,0



NETWERK



UITRUSTING/ DIENSTEN



CAPACITEIT

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)

BESCHIKBARE PARKEERPLAATSSEN | AUTO

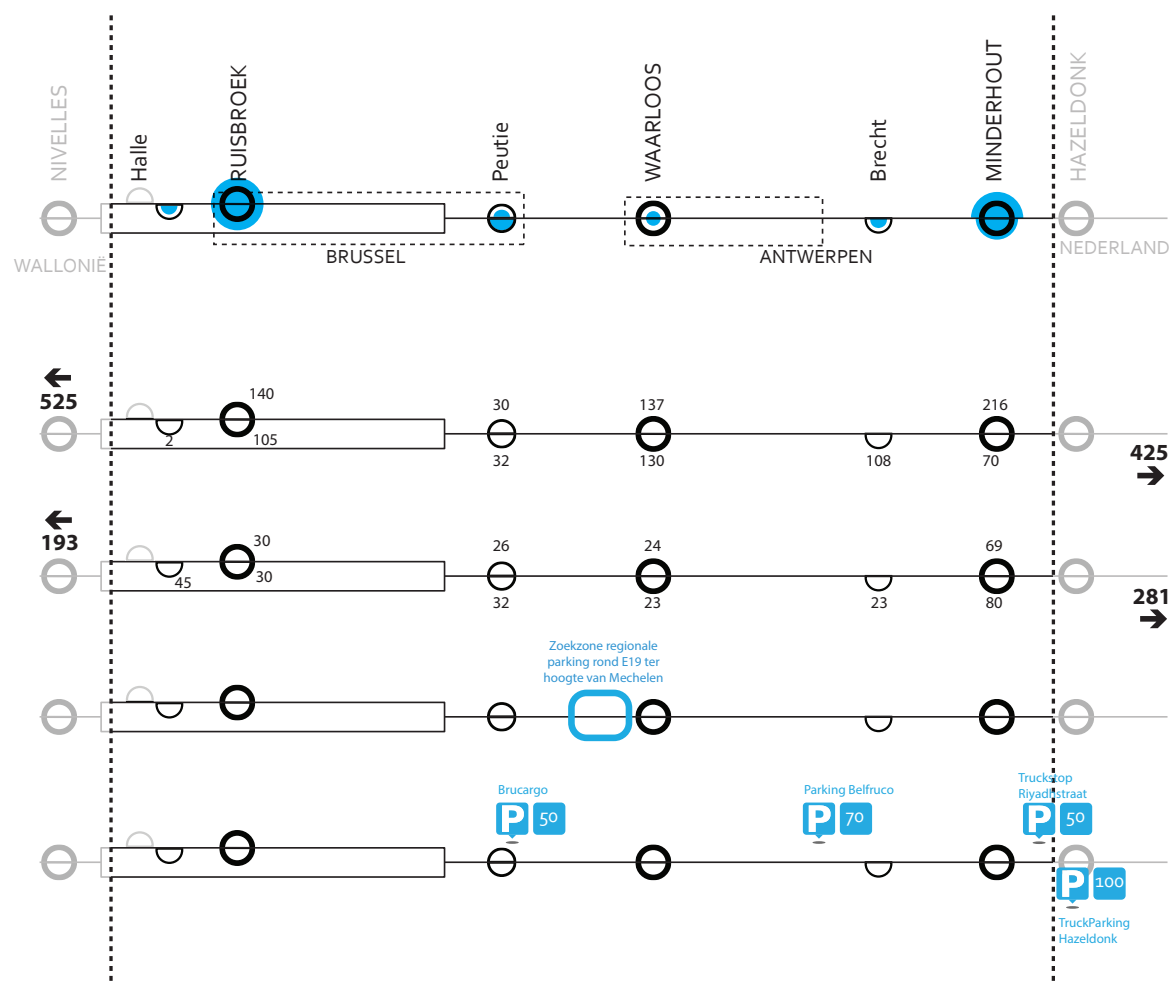
* geen gegevens beschikbaar in database

BESCHIKBARE PARKEERPLAATSSEN | VRACHT

* geen gegevens beschikbaar in database
gratis de eerste 24 u €
betaalde parkeerplaatsen €

ZOEKZONE REGIONALE VRACHTWAGENPARKING

PRIVATE TRUCKCENTERS



CONCEPTEN

DOELGROEP DIENSTENZONE

- focus op diensten voor forenzen ●
- focus op diensten voor vrachtverkeer ●
- gemengde focus ●

BIJKOMENDE DIENSTENZONE IN HET NETWERK

BIJKOMENDE BASISUITRUSTING

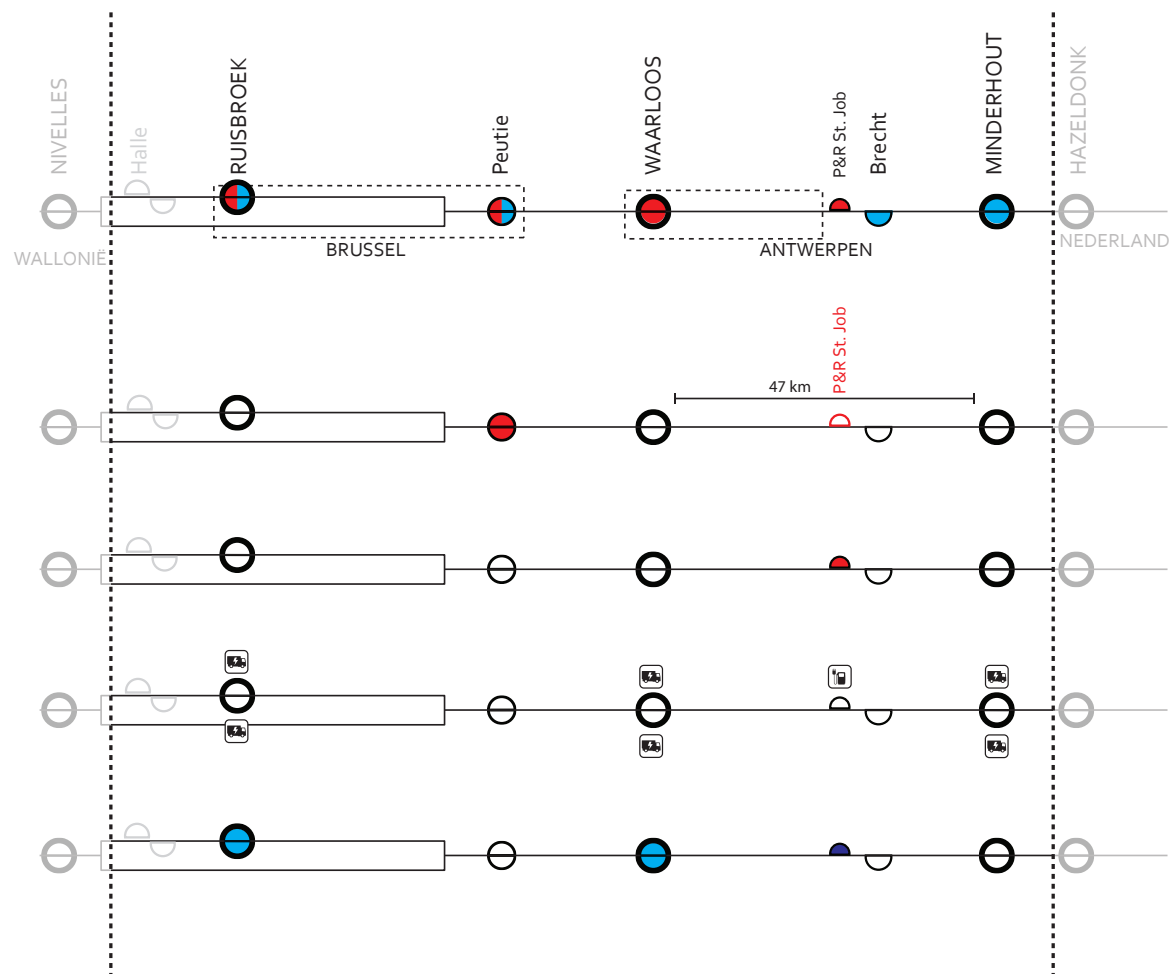
- sanitair ●

BIJKOMENDE BRANDSTOFFEN VOLGENS AFIR

- fossiele brandstoffen
- elektrisch laden auto
- elektrisch laden vrachtwagen
- waterstof

BIJKOMENDE CAPACITEIT VOOR VRACHT

- op korte termijn (9 sites) ●
- te onderzoeken ●



– Concept

Spreiding dienstenzones

Er ontbreekt een dienstenzone ten noorden van Antwerpen. De aanwezigheid van de hogesnelheidslijn langs de noordzijde van de snelweg maakt het niet eenvoudig om een bijkomende dienstenzone in te plannen. Om de grote tussenafstand tussen Minderhout en Kruibeke te beperken wordt daarom voorgesteld de bestaande Park&Ride/carpoolparking St.-Job richting Antwerpen voorzien van sanitair en een Stop & Go zone. Deze parking wordt zo opgewaardeerd voor alle gebruikersgroepen, tot een multifunctionele schakel in het transportnetwerk, waar verschillende diensten een plaats kunnen hebben: sanitair, laadvoorzieningen...

Doelgroepen

De dienstenzones tussen Brussel en Antwerpen hebben een gemengde focus, Ruisbroek is vooral gericht op de pendelaars. In Minderhout kan sterk worden ingezet op diensten voor vrachtwagens.

Basisuitrusting

De basisuitrusting ontbreekt op de dienstenzone in Halle en op de carpool van St.-Job.

Laad- en tankvoorzieningen

In Minderhout, Waarloos en Groot Bijgaarden moeten laadvoorzieningen voor vrachtwagens worden geïnstalleerd om de AFIR-richtlijn (elektrisch laden vrachtwagens om de 60 km) te behalen.

Bijkomende capaciteit vracht

Er is zijn enkele mogelijkheden op deze corridor om het aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens uit te breiden. Daarbij krijgt de dienstenzone van Ruisbroek een centrale rol. Hier is immers veel ruimte beschikbaar die reeds de juiste gewestplanbestemming heeft. In de richting van Wallonië kunnen een vijftigtal extra plaatsen worden gerealiseerd. Afhankelijk van de gekozen optie kunnen er in de richting van Antwerpen 80 tot 200 extra plaatsen worden gerealiseerd. Anderzijds werd vastgesteld dat een herinrichting van de dienstenzone van Halle -die enkel richting Antwerpen op Vlaams grondgebied ligt- geen haalbare kaart is. Indien zou worden besloten om de zone op termijn te sluiten gaan er op termijn in elke richting ca. 40 plaatsen verloren. Die plaatsen dienen gecompenseerd op de nabijgelegen dienstenzone van Ruisbroek. De herinrichting van de dienstenzone van Waarloos levert slechts een beperkt aantal nieuwe plaatsen op voor vrachtwagens (+10 in elke richting).

– Actieplan

Voor de corridor E19 worden onderstaande korte- en langetermijnprojecten opgesteld die geïnitieerd moeten worden door AWV of andere stakeholders.

LOCATIE / SCHAAL	CORRIDOR	DETAIL
Halle	E19	Uitdoven i.f.v. capaciteitsuitbreiding Ruisbroek
Minderhout	E19	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens
Minderhout	E19	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens
Peutie	E19	Sanitaire voorzieningen
Ruisbroek	E19	Herinrichting op basis van principeschets, nieuwe concessie
Ruisbroek	E19	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens
St.-Job (carpool)	E19	Sanitaire voorzieningen
St.-Job (carpool)	E19	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens
Waarloos	E19	Herinrichting op basis van principeschets, nieuwe concessie

E34

- Analyse

Netwerk

De E34 bestaat uit twee delen met verschillend gebruik en uitrusting, die verbonden zijn door de ring van Antwerpen langs het haventracé (Liefskenshoektunnel) en in de toekomst via de Oosterweelverbinding. Op het oostelijke deel (Antwerpen – Postel) liggen de dienstzones op een korte tussenafstand (7 – 17km) van elkaar. Het westelijke deel loopt vanaf Brugge Blauwe Toren over Knokke/ Westkapelle naar Maldegem en Stekene tot de Antwerpse ring. Ten oosten van de aansluiting met de R4 West is de E34 als snelweg uitgerust, ten westen ervan als autoweg. Nergens op het traject zijn er dienstzones voorzien.

Diensten en uitrusting

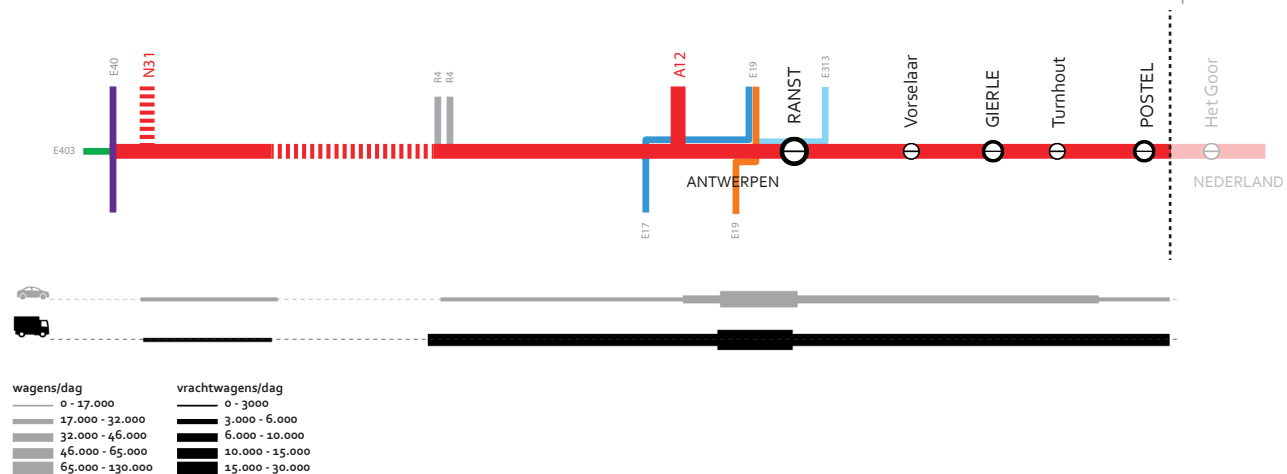
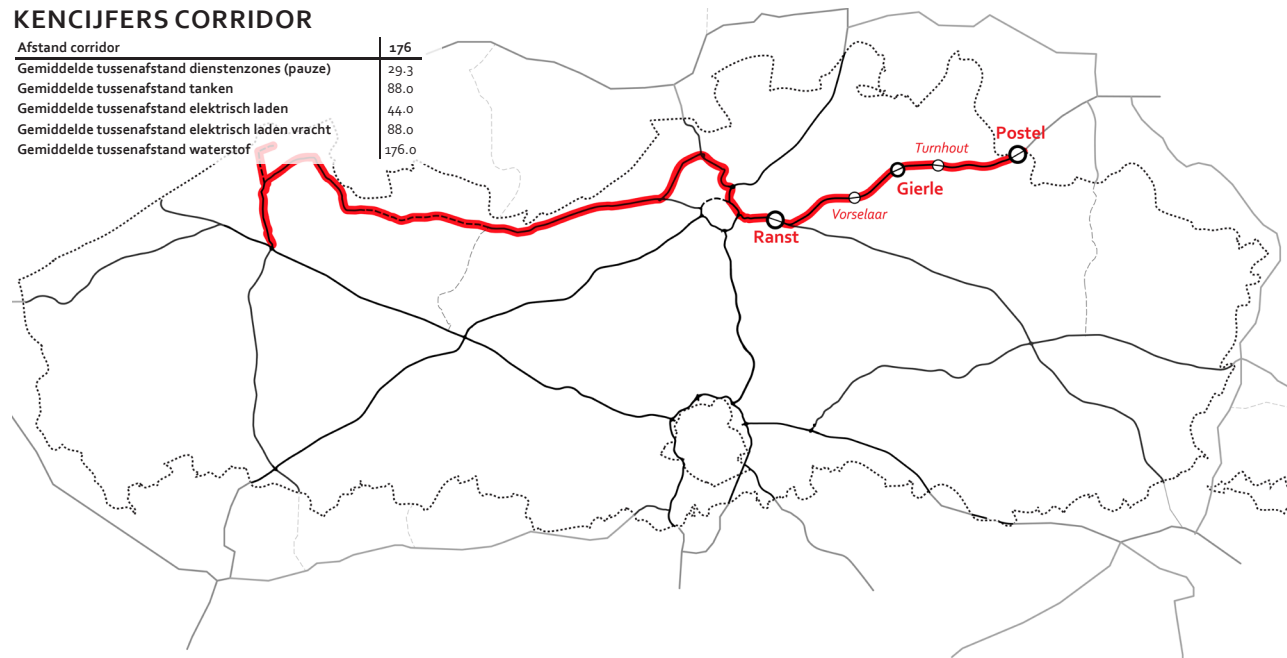
Dienstzone Turnhout en grenspost Postel zijn ondermaats uitgerust (geen sanitair).

Capaciteit

Er zijn relatief veel parkeerplaatsen voor vrachtwagens (416 plaatsen), ook de betaalparking Vorselaar is recent niet-betalend geworden. Daarnaast werden grotere vrachtwagenparkings in de haven gerealiseerd (vb. vrachtwagenparking Ketenis met 250 plaatsen). Toch blijken deze ontoereikend, er zijn nog zoekzones voor regionale vrachtwagenparkings in de havens van Zeebrugge, Gent en Antwerpen alsook in de omgeving van Turnhout aangeduid.

KENCIJFERS CORRIDOR

Afstand corridor	176
Gemiddelde tussenafstand dienstzones (pauze)	29.3
Gemiddelde tussenafstand tanken	88.0
Gemiddelde tussenafstand elektrisch laden	44.0
Gemiddelde tussenafstand elektrisch laden vracht	88.0
Gemiddelde tussenafstand waterstof	176.0



E34

NETWERK

EVALUATIE

TUSSENAFSTANDEN

gemiddelde tussenafstand

GEMIDDELDE REISTIJD

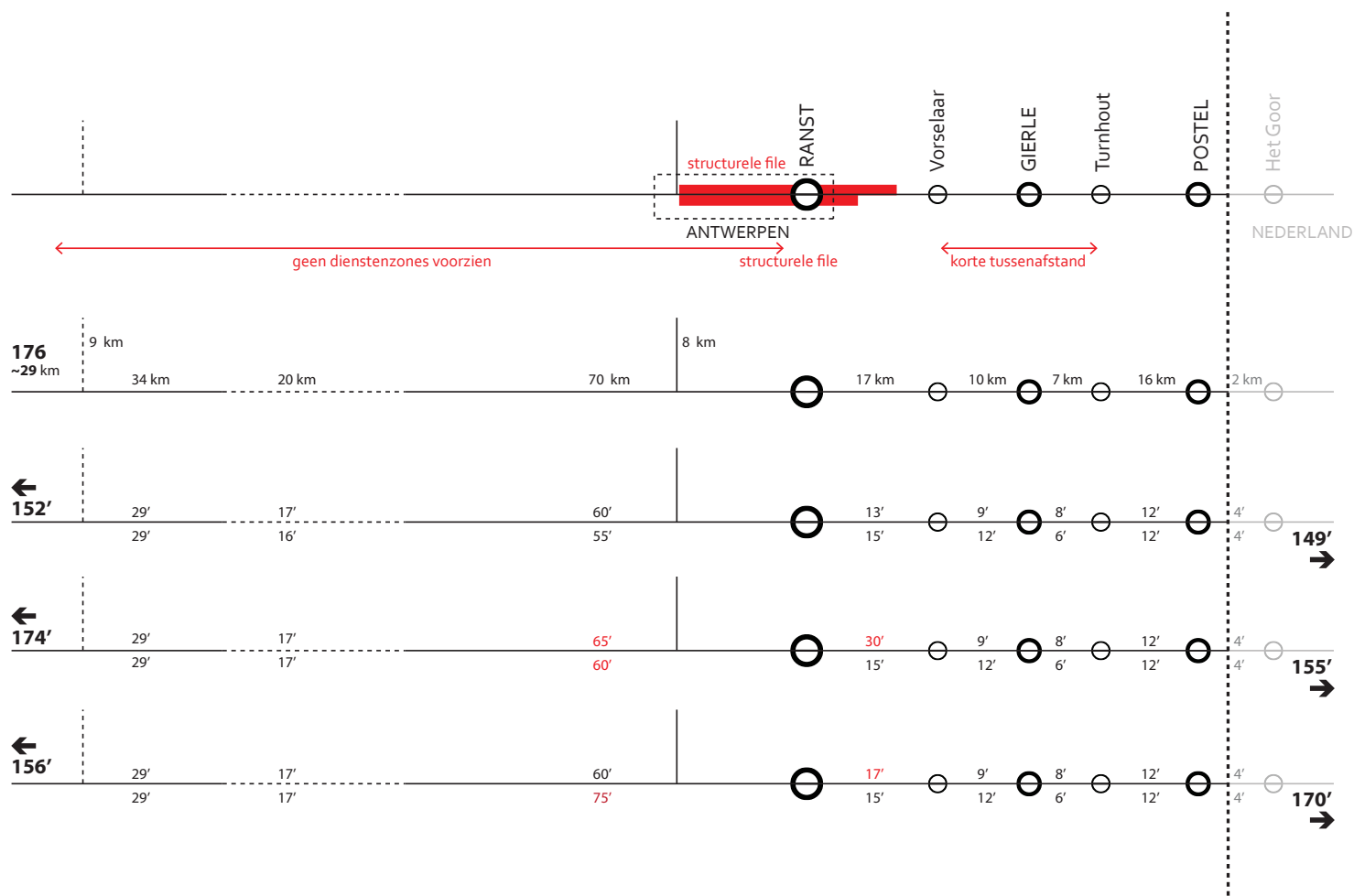
gemiddelde reistijd 3 jaren
voor vrachtverkeer op weekdagen
(bron: verkeerscentrum)

GEMIDDELDE REISTIJD (OCHTENDSPITS)

gemiddelde reistijd 3 jaren voor vrachtverkeer
op weekdagen tussen 7u en 9u
(bron: verkeerscentrum)

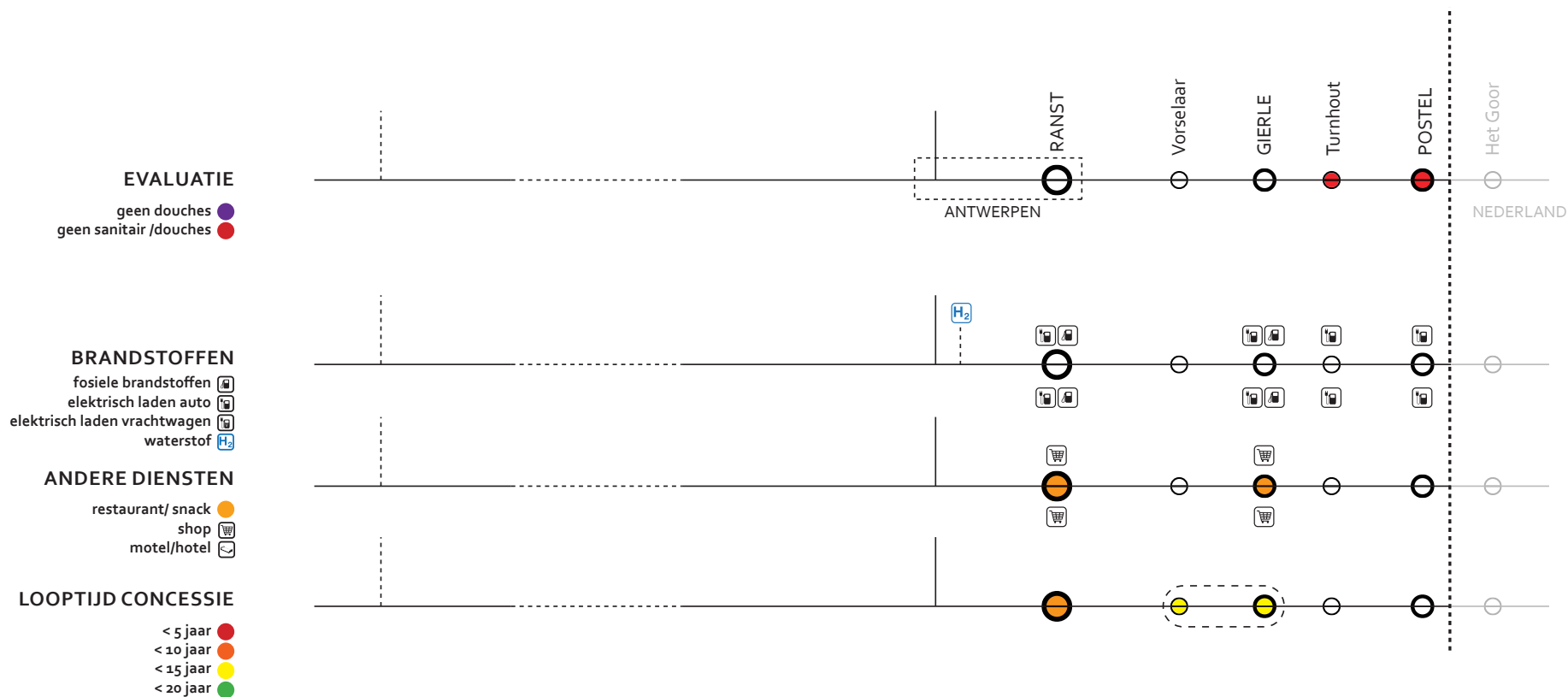
GEMIDDELDE REISTIJD (AVONDSPITS)

gemiddelde reistijd 3 jaren voor vrachtverkeer
op weekdagen tussen 16u30 en 18u30
(bron: verkeerscentrum)



E34

UITRUSTING/ DIENSTEN



E34

CAPACITEIT

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)

BESCHIKBARE PARKEERPLAATSEN | AUTO

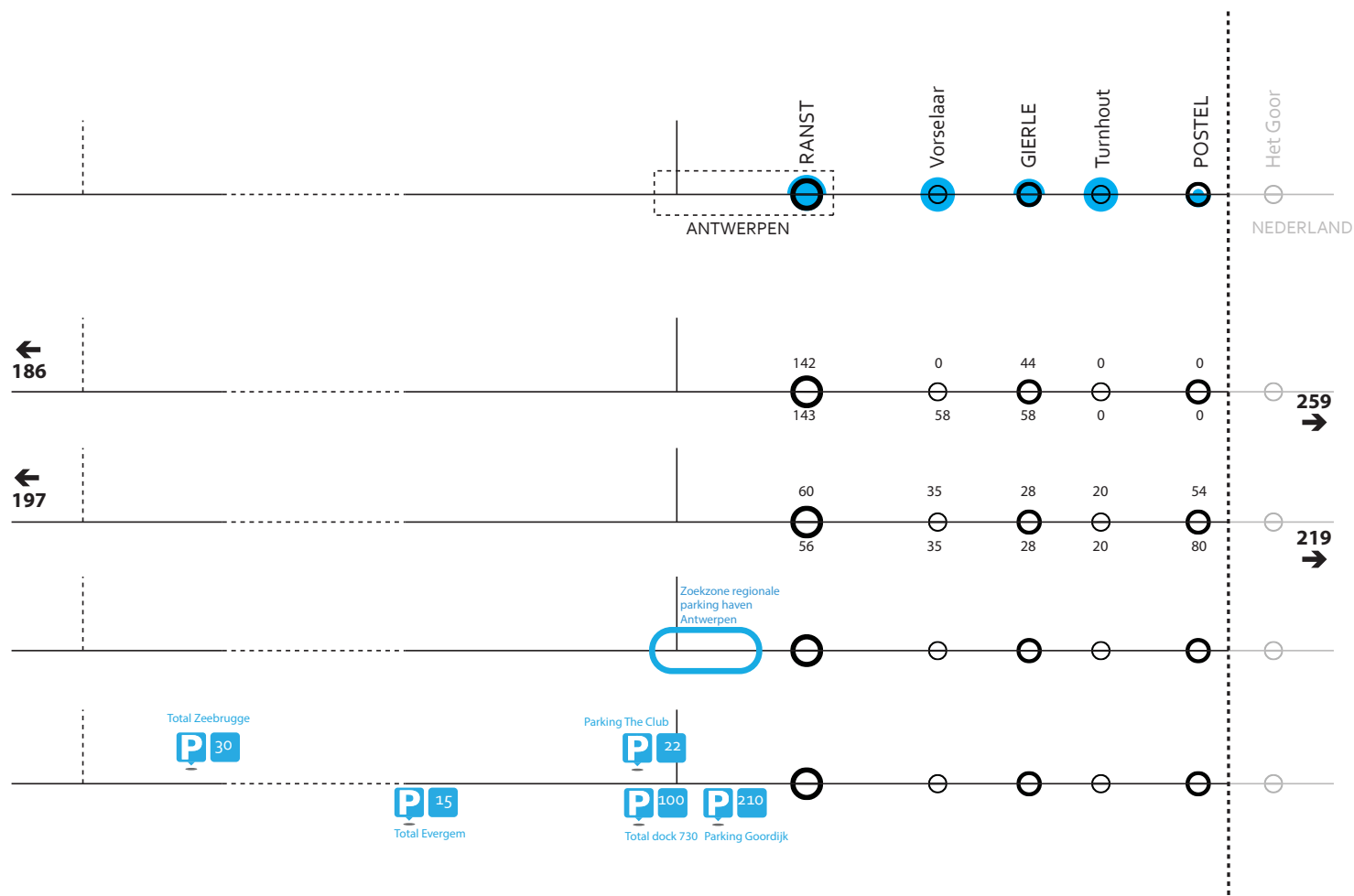
* geen gegevens beschikbaar in database

BESCHIKBARE PARKEERPLAATSEN | VRACHT

* geen gegevens beschikbaar in database
gratis de eerste 24 u €
betaalde parkeerplaatsen €

ZOEKZONE REGIONALE VRACHTWAGENPARKING

PRIVATE TRUCKCENTERS



CONCEPTEN

DOELGROEP DIENSTENZONE

- focus op diensten voor forenzen ●
- focus op diensten voor vrachtverkeer ●
- gemengde focus ●

BIJKOMENDE DIENSTENZONE IN HET NETWERK

BIJKOMENDE BASISUITRUSTING

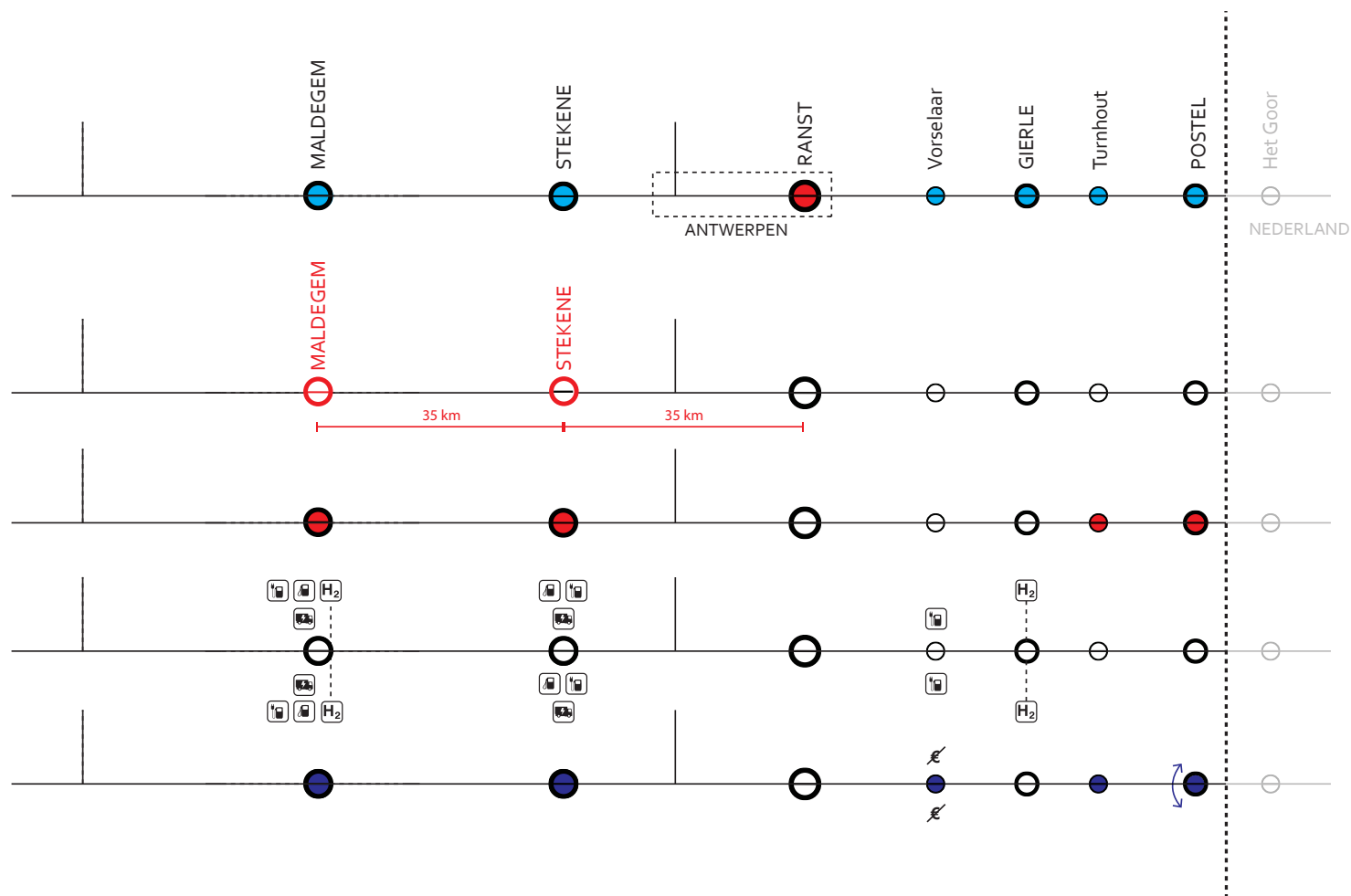
- sanitair ●

BIJKOMENDE BRANDSTOFFEN VOLGENS AFIR

- fossiele brandstoffen
- elektrisch laden auto
- elektrisch laden vrachtwagen
- waterstof H_2

BIJKOMENDE CAPACITEIT VOOR VRACHT

- op korte termijn (9 sites) ●
- te onderzoeken ●



E34

– Concept

Spreading dienstenzones

DE E34 is een Europese hoofdweg die een steeds belangrijker rol speelt, met name voor het verkeer richting Oostkust. Op het westelijke gedeelte (Brugge – Antwerpen) worden twee volwaardige dienstenzones met tankstation voorzien, één ter hoogte van Stekene, één ter hoogte van Maldegem. Beide zones zijn noodzakelijk om te voldoen aan de minimale afstandsregels, zowel voor traditionele brandstoffen als elektrisch laden. Voor Stekene is op het gewestplan een zone afgebakend en de site bevindt zich op 35 km van de dienstzone te Ranst, waardoor het een logische plaats is, die bovendien zonder zware planologische procedures het inrichten van een dienstzone toelaat. Ook rond Maldegem wordt een zoekzone afgebakend, zodat weer een tussenafstand van ongeveer 35 km ontstaat. De zoekzone is bovendien ongeveer halverwege de R4 en de A11 gelegen, in een zone waar de E34 verknoopt met enkele primaire wegen (N9, N44). Een dienstzone hier kan mogelijk gecombineerd worden met de bestaande infrastructuur, wat het gave open landschap ten westen van de zone vrijwaart. Net ten westen van de N44 verdubbelt bovendien de verkeersintensiteit op de N49/E34, wat het aantal potentiële gebruikers van de nieuwe dienstzone drastisch vergroot.

Doelgroepen

Op alle dienstenzones wordt de focus gelegd op diensten voor de vrachtwagenchauffeur, enkel in Ranst wordt prioriteit gegeven aan de pendelaar.

Basisuitrusting

De basisuitrusting ontbreekt op de dienstzone in Turnhout en aan de grenspost Postel.

Laad- en tankvoorzieningen

In Stekene en Maldegem moeten laadvoorzieningen voor vrachtwagens worden geïnstalleerd om de AFIR-richtlijn (elektrisch laden vrachtwagens om de 100 km) te behalen. In (de omgeving van) Maldegem en Gierle moeten waterstoftankstation worden voorzien.

Bijkomende capaciteit vracht

Er is zijn enkele mogelijkheden op deze corridor om het aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens uit te breiden, bv. Vorselaar, maar het gaat om beperkte uitbreidingen. De belangrijkste capaciteitsuitbreiding komt er enkel wanneer de nieuwe dienstzones in de omgeving van Stekene en Maldegem worden gerealiseerd. De zone in Stekene is echter vrij klein, waardoor maximaal een dertigtal plaatsen in elke richting mogelijk zijn. Enkel de realisatie van een omvangrijke dienstzone in Maldegem kan een substantiële bijdrage leveren aan het oplossen van het tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen op deze as.

– Actieplan

Voor de corridor E34 worden onderstaande korte- en langetermijnprojecten opgesteld die geïnitieerd moeten worden door AWW of andere stakeholders.

LOCATIE / SCHAAL	CORRIDOR	DETAIL
Maldegem	E34	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens
Maldegem	E34	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens
Maldegem	E34	Nieuwe installatie van reguliere brandstoffen
Maldegem	E34	Verwerving gronden, herbestemming, herinrichting op basis van principes, nieuwe concessie
Postel	E34	Sanitaire voorzieningen
Ranst	E34	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens
Stekene	E34	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens
Stekene	E34	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens
Stekene	E34	Nieuwe installatie van reguliere brandstoffen
Stekene	E34	Verwerving gronden, herinrichting op basis van principes, nieuwe concessie
Vorselaar	E34	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens
Vorselaar	E34	Volledige herinrichting

E313

– Analyse

Netwerk

Op deze corridor zijn twee goed uitgeruste dienstzones gelegen op grote afstand van elkaar; Ranst en Tessenderlo (45km). Door de structurele ochtendfile vergroot de reistijd tussen deze zones. Naar Wallonië toe zijn er twee kleinere dienstzones op korte afstand (11km).

Diensten en uitrusting

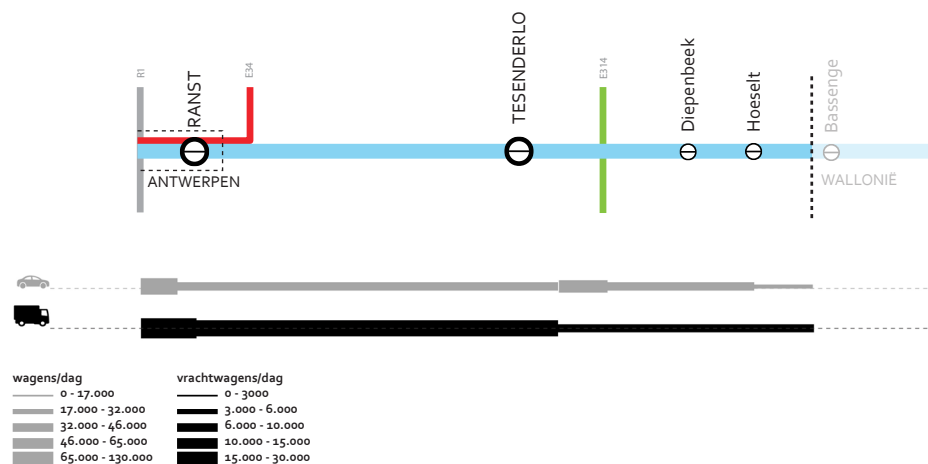
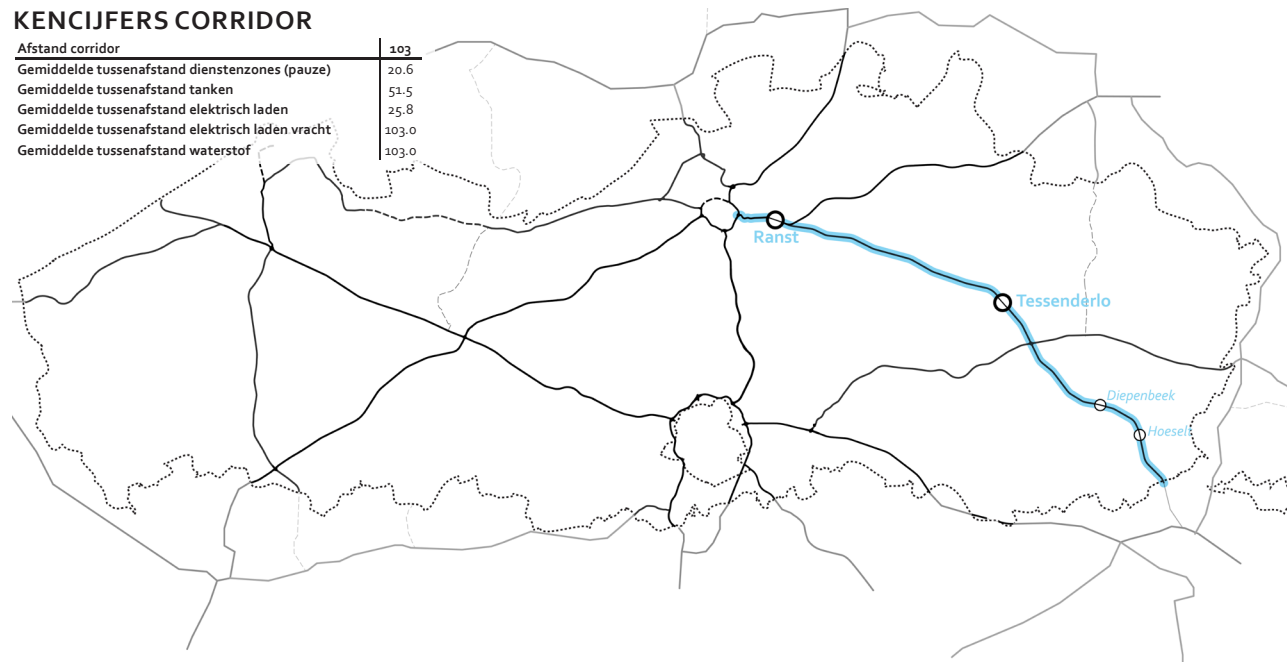
De twee grote dienstzones hebben een ruim aanbod aan voorzieningen, de kleinere dienstzones richting Wallonië beschikken niet over de minimum uitrusting zoals sanitair. Daardoor is de tussenafstand tussen de tankstations met traditionele brandstoffen is te groot vanaf Tessenderlo richting Wallonië. Ook in Wallonië is het eerste tankstation pas voorbij Luik.

Capaciteit

Zowel Ranst als Tessenderlo hebben een grote capaciteit voor auto's en vrachtwagens. Recent is ook de kleinere dienstzone van Diepenbeek uitgebreid met extra parkeerplaatsen voor vrachtwagenvervoer.

KENCIJFERS CORRIDOR

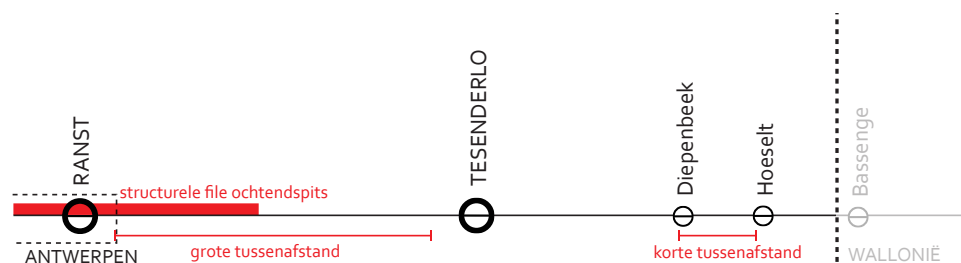
Afstand corridor	103
Gemiddelde tussenafstand dienstzones (pauze)	20.6
Gemiddelde tussenafstand tanken	51.5
Gemiddelde tussenafstand elektrisch laden	25.8
Gemiddelde tussenafstand elektrisch laden vracht	103.0
Gemiddelde tussenafstand waterstof	103.0



E313

NETWERK

EVALUATIE



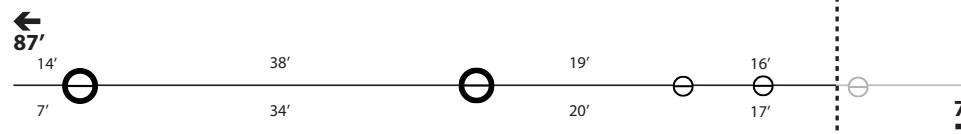
TUSSENAFSTANDEN

gemiddelde tussenafstand



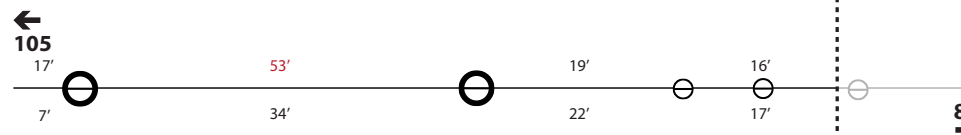
GEMIDDELDE REISTIJD

gemiddelde reistijd 3 jaren
voor vrachtverkeer op weekdays
(bron: verkeerscentrum)



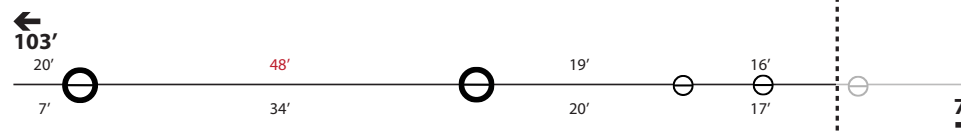
GEMIDDELDE REISTIJD (OCHTENDSPITS)

gemiddelde reistijd 3 jaren voor vrachtverkeer
op weekdays tussen 7u en 9u
(bron: verkeerscentrum)

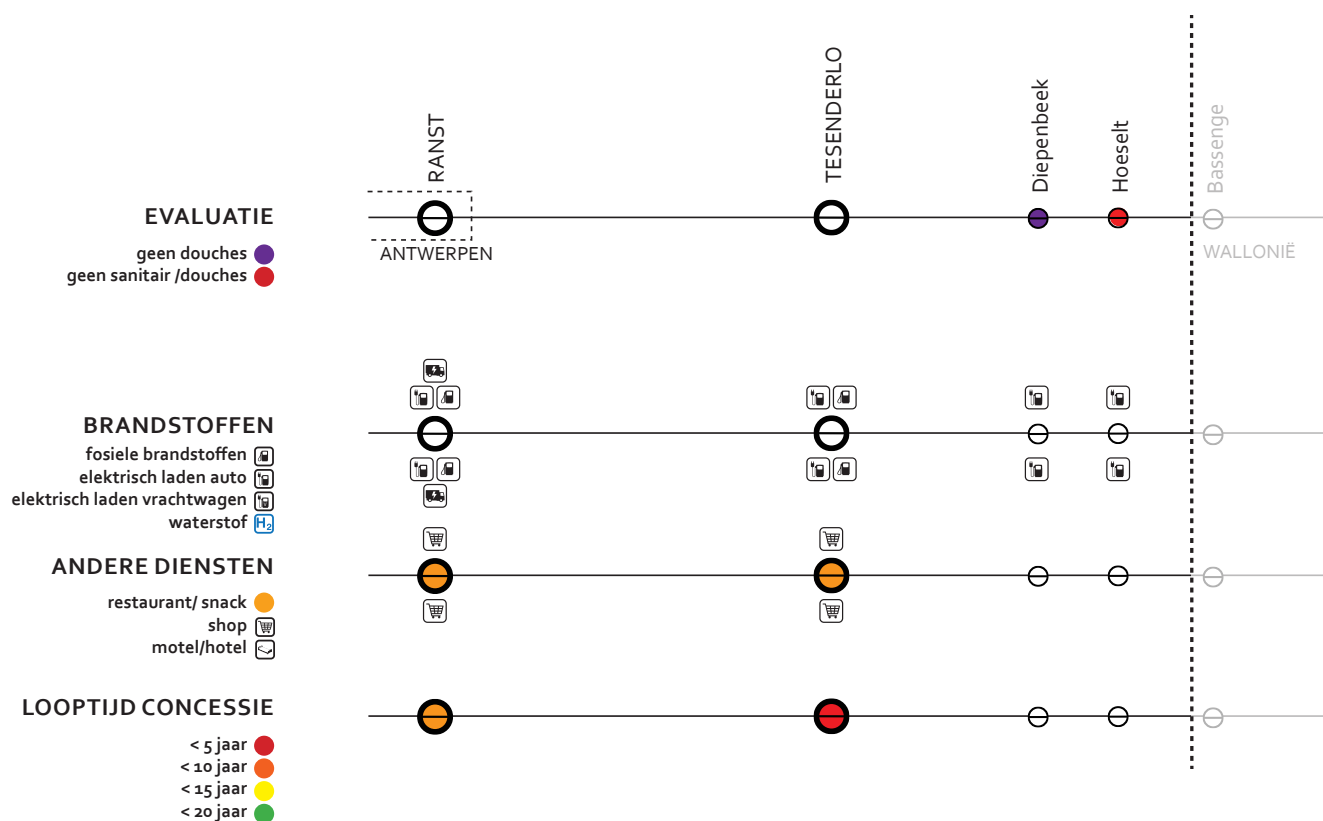


GEMIDDELDE REISTIJD (AVONDSPITS)

gemiddelde reistijd 3 jaren voor vrachtverkeer
op weekdays tussen 16u30 en 18u30
(bron: verkeerscentrum)



UITRUSTING/ DIENSTEN



E313

CAPACITEIT

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)

BESCHIKBARE PARKEERPLAATSEN | AUTO

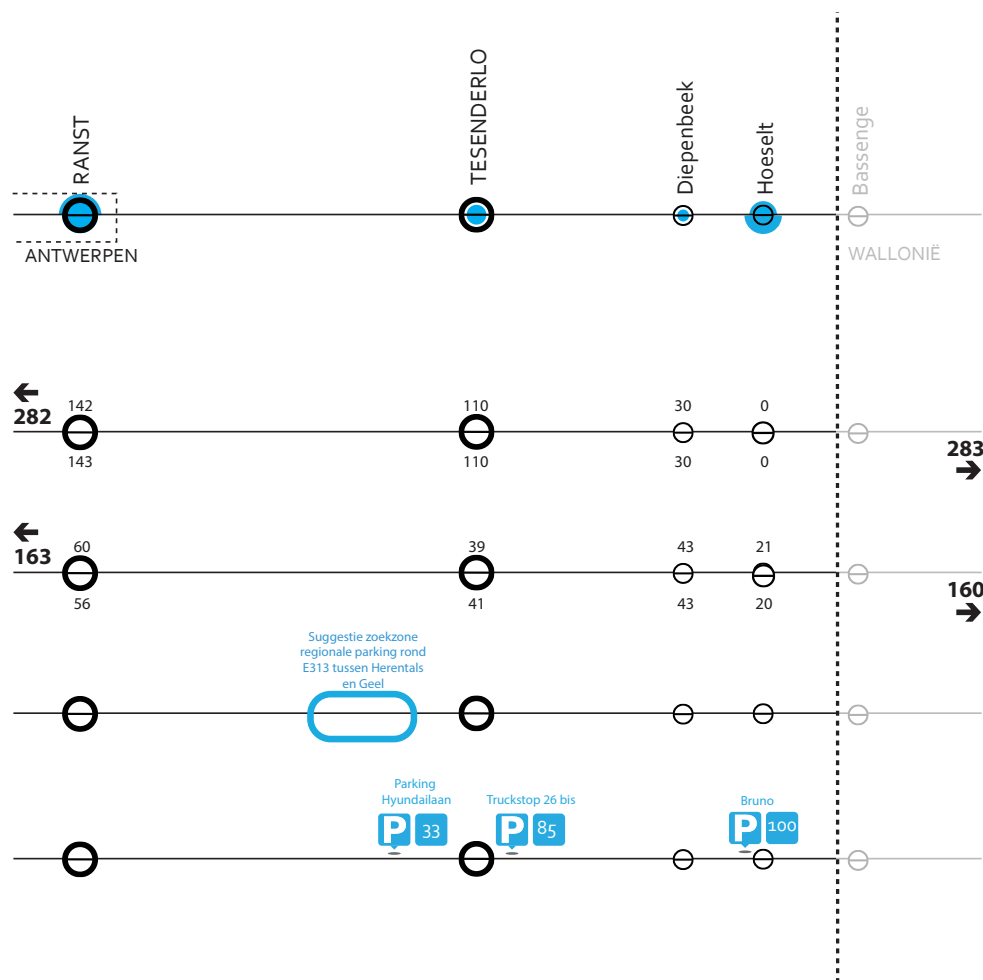
* geen gegevens beschikbaar in database

BESCHIKBARE PARKEERPLAATSEN | VRACHT

* geen gegevens beschikbaar in database
gratis de eerste 24 u €
betaalde parkeerplaatsen €

ZOEKZONE REGIONALE VRACHTWAGENPARKING

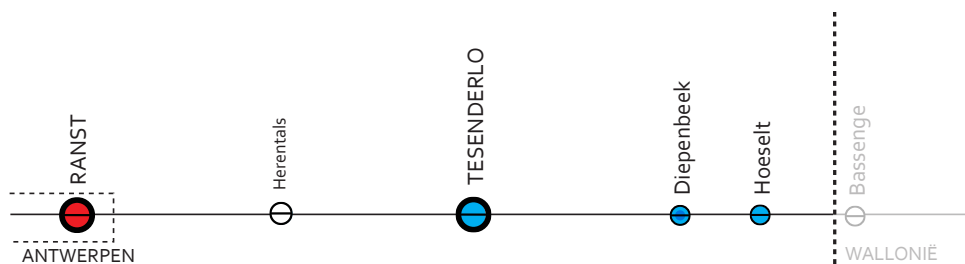
PRIVATE TRUCKCENTERS



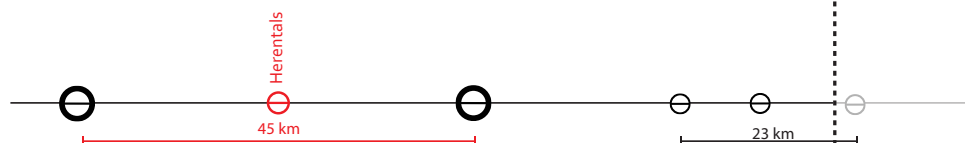
CONCEPTEN

DOELGROEP DIENSTENZONE

- focus op diensten voor forenzen ●
- focus op diensten voor vrachtverkeer ●
- gemengde focus ●



BIJKOMENDE DIENSTENZONE IN HET NETWERK



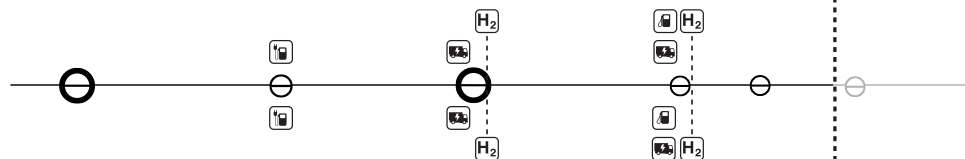
BIJKOMENDE BASISUITRUSTING

- sanitair ●



BIJKOMENDE BRANDSTOFFEN VOLGENS AFIR

- fossiele brandstoffen [icon]
- elektrisch laden auto [icon]
- elektrisch laden vrachtwagen [icon]
- waterstof [icon]



BIJKOMENDE CAPACITEIT VOOR VRACHT

- op korte termijn (9 sites) ●
- te onderzoeken ●



E313

– Concept

Spreading dienstenzones

Het is gewenst om een dienstenzone te creëren in de omgeving van Herentals, centraal tussen de bestaande dienstenzones op deze drukke vrachtas. Er is momenteel geen ruimte voorzien of beschikbaar, er dient een ruimer onderzoek te worden opgestart waar deze kan worden gerealiseerd.

Doelgroepen

In Ranst wordt vooral ingezet op de pendelaar wat dienstverlening betreft. Mogelijkerwijs krijgt deze locatie in de toekomst een bijkomende rol als P&R -met aansluiting op het tramnet- richting Antwerpen. (parkeercapaciteit voor vrachtwagens blijft ook nodig), op de overige dienstenzones wordt de focus op de vrachtwagenchauffeurs gelegd.

Basisuitrusting

De dienstenzones van Hoeselt en Diepenbeek liggen op zeer korte afstand van elkaar, en zijn onvoldoende uitgerust (toiletten ontbreken).

Laad- en tankvoorzieningen

In Diepenbeek dient een tankstation voor traditionele brandstoffen gerealiseerd. In Tessenderlo en ook Diepenbeek moeten laadvoorzieningen voor vrachtwagens worden geïnstalleerd om de AFIR-richtlijn (elektrisch laden vrachtwagens om de 100 km) te behalen. In de omgeving ontbreekt een waterstoftankstation.

Bijkomende capaciteit vracht

Er zijn enkele mogelijkheden op deze corridor het aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens uit te breiden. Zo kan de dienstenzone van Hoeselt (+20 in elke richting) worden heringericht met meer capaciteit. Een nieuwe zone ter hoogte van Herentals zal ook de capaciteit op deze as kunnen verhogen.

– Actieplan

Voor de corridor E313 worden onderstaande korte- en langetermijnprojecten opgelijst die geïnitieerd moeten worden door AWW of andere stakeholders.

LOCATIE / SCHAAL	CORRIDOR	DETAIL
Diepenbeek	E313	Traditionele brandstoffen
Diepenbeek	E313	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens
Herentals	E313	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens
Herentals	E313	Inrichting van een nieuwe dienstenzone
Hoeselt	E313	Volledige herinrichting met sanitaire voorzieningen
Tessenderlo	E313	Herinrichting op basis van principeschets, nieuwe concessie
Tessenderlo	E313	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens

E314

- Analyse

Netwerken

Op deze relatief lange corridor van bijna 100km zijn slechts 4 dienstzones gelegen. De grootste tussenafstand bedraagt 40km tussen het parkeerterrein in Rotselaar en Zolder. Richting Brussel staat een structurele ochtendfile vanaf het parkeerterrein Rotselaar, en 's avonds tot de knoop Heverlee.

Voorzieningen

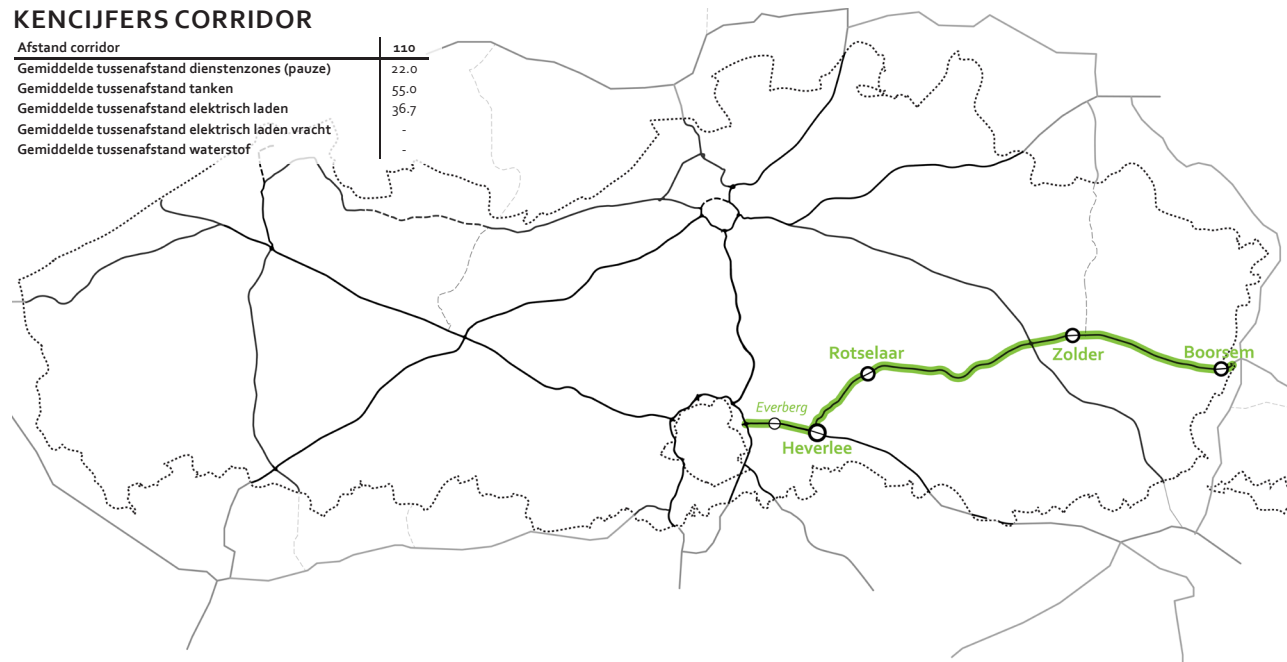
De twee grootste dienstzones zijn relatief goed uitgerust, met uitzondering van de grenspost Boorseem en de kleinere dienstzone Everberg waar sanitair ontbreekt. Op de hele as zijn geen elektrische laadvoorzieningen voor vrachtwagens voorzien.

Capaciteit

Er is op deze corridor weinig parkeercapaciteit voor vrachtwagens. In het oosten tussen Zolder en de Nederlandse grens zijn er twee zoekzones gedefinieerd voor een regionale vrachtwagenparking (Hasselt, Genk, Houthalen en Maasmechelen).

KENCIJFERS CORRIDOR

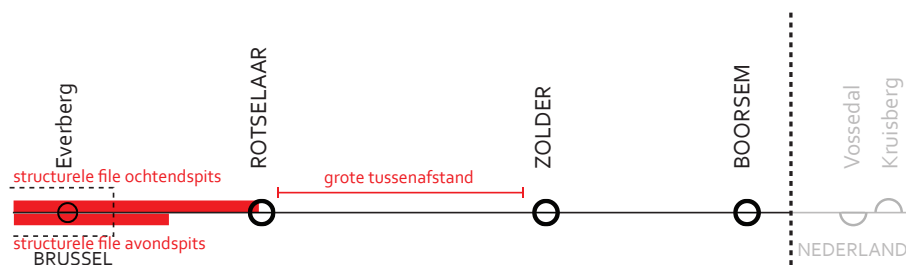
Afstand corridor	110
Gemiddelde tussenafstand dienstzones (pauze)	22.0
Gemiddelde tussenafstand tanken	55.0
Gemiddelde tussenafstand elektrisch laden	36.7
Gemiddelde tussenafstand elektrisch laden vracht	-
Gemiddelde tussenafstand waterstof	-



E314

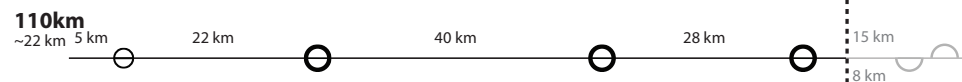
NETWERK

EVALUATIE



TUSSENAFSTANDEN

gemiddelde tussenafstand



GEMIDDELDE REISTIJD

gemiddelde reistijd 3 jaren
voor vrachtverkeer op weekdays
(bron: verkeerscentrum)



GEMIDDELDE REISTIJD (OCHTENDSPITS)

gemiddelde reistijd 3 jaren voor vrachtverkeer
op weekdays tussen 7u en 9u
(bron: verkeerscentrum)



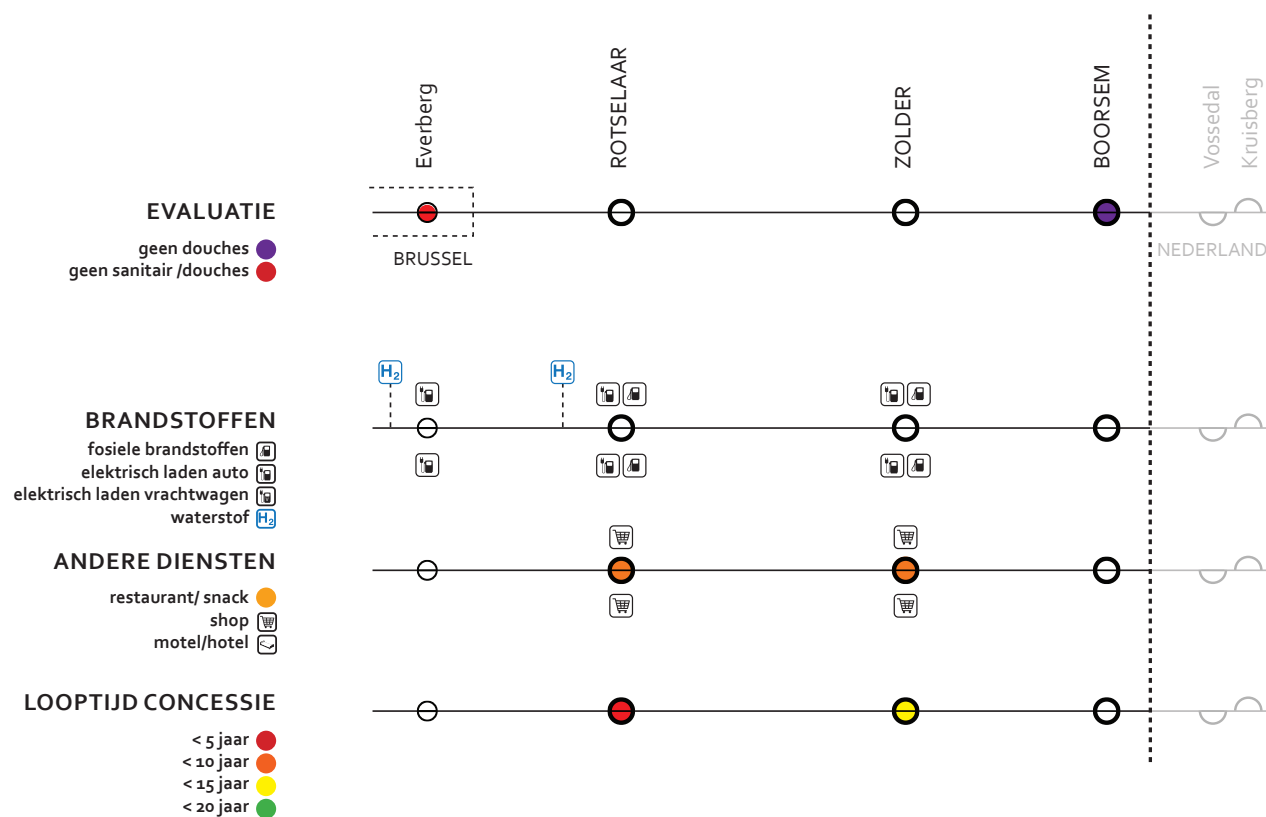
GEMIDDELDE REISTIJD (AVONDSPITS)

gemiddelde reistijd 3 jaren voor vrachtverkeer
op weekdays tussen 16u30 en 18u30
(bron: verkeerscentrum)



E314

UITRUSTING/ DIENSTEN



E314

CAPACITEIT

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)

BESCHIKBARE PARKEERPLAATSEN | AUTO

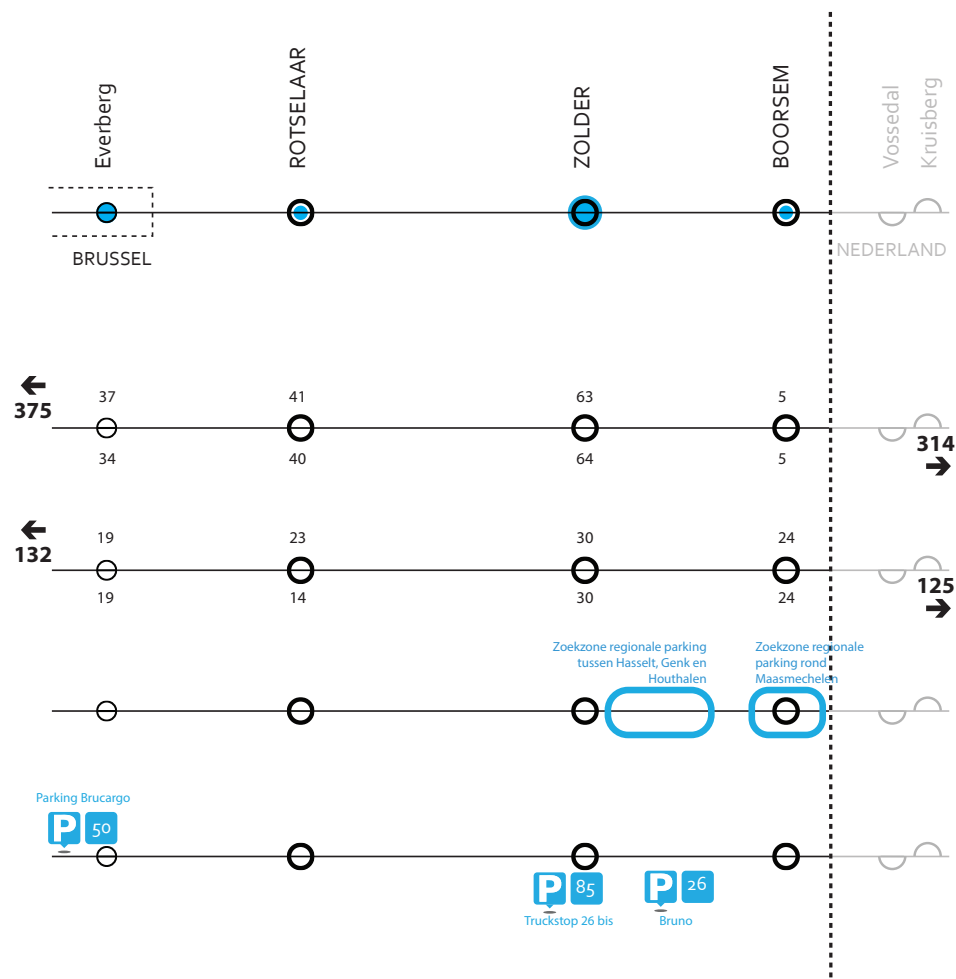
* geen gegevens beschikbaar in database

BESCHIKBARE PARKEERPLAATSEN | VRACHT

* geen gegevens beschikbaar in database
gratis de eerste 24 u €
betaalde parkeerplaatsen €

ZOEKZONE REGIONALE VRACHTWAGENPARKING

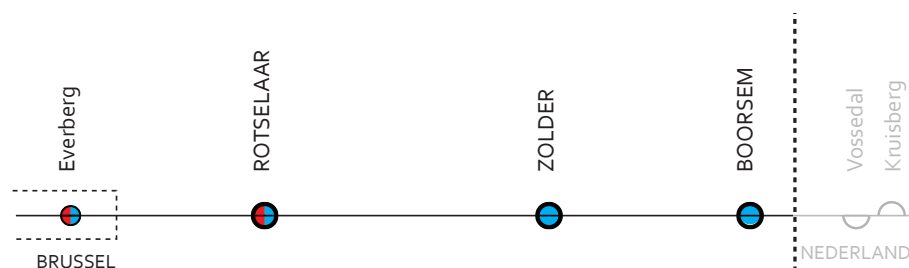
PRIVATE TRUCKCENTERS



CONCEPTEN

DOELGROEP DIENSTENZONE

- focus op diensten voor forenzen ●
- focus op diensten voor vrachtverkeer ●
- gemengde focus ●



BIJKOMENDE DIENSTENZONE IN HET NETWERK



BIJKOMENDE BASISUITRUSTING

- sanitair ●



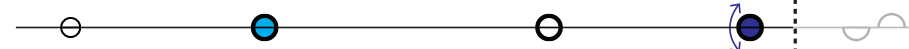
BIJKOMENDE BRANDSTOFFEN VOLGENS AFIR

- fossiele brandstoffen
- elektrisch laden auto
- elektrisch laden vrachtwagen
- waterstof



BIJKOMENDE CAPACITEIT VOOR VRACHT

- op korte termijn (9 sites) ●
- te onderzoeken ●



E314

– Concept

Spreading dienstenzones

De afstand tussen Zolder en Rotselaar is te groot. Omdat de gemiddelde afstand tussen de dienstenzones 24,5km bedraagt en deze as geen grote drukte kent, wordt er geen actie ondernomen om een nieuwe dienstenzones tussenin te realiseren.

Doelgroepen

De dienstenzones Everberg en Rotselaar hebben een gemengde focus, omdat ze in de structurele files gelegen zijn en de laatste stops zijn voor de ring van Brussel. Voor vrachtwagenchauffeurs die moeten pauzeren zijn er weinig alternatieven.

Basisuitrusting

De dienstenzone van Everberg dient te worden uitgerust met sanitair.

Laad- en tankvoorzieningen

Doordat er slechts weinig dienstenzones zijn op deze corridor, dienen ze allemaal te worden uitgerust met elektrische laadvoorzieningen voor vrachtwagens. In de omgeving van Zolder dient ook een waterstoftankstation te worden voorzien.

Bijkomende capaciteit vracht

Er zijn maar beperkte mogelijkheden op deze corridor om het aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens uit te breiden. Enkel op de dienstenzone van Rotselaar lijken er mogelijkheden om de capaciteit uit te breiden door een reorganisatie (+20).

– Actieplan

Voor de corridor E313 worden onderstaande korte- en langetermijnprojecten opgelijst die geïnitieerd moeten worden door AWW of andere stakeholders.

LOCATIE / SCHAAL	CORRIDOR	DETAIL
Boorseme	E314	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens
Everberg	E314	Sanitaire voorzieningen
Rotselaar	E314	Volledige herinrichting met sanitaire voorzieningen
Rotselaar	E314	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens
Zolder	E314	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens

E403

– Analyse

Netwerk

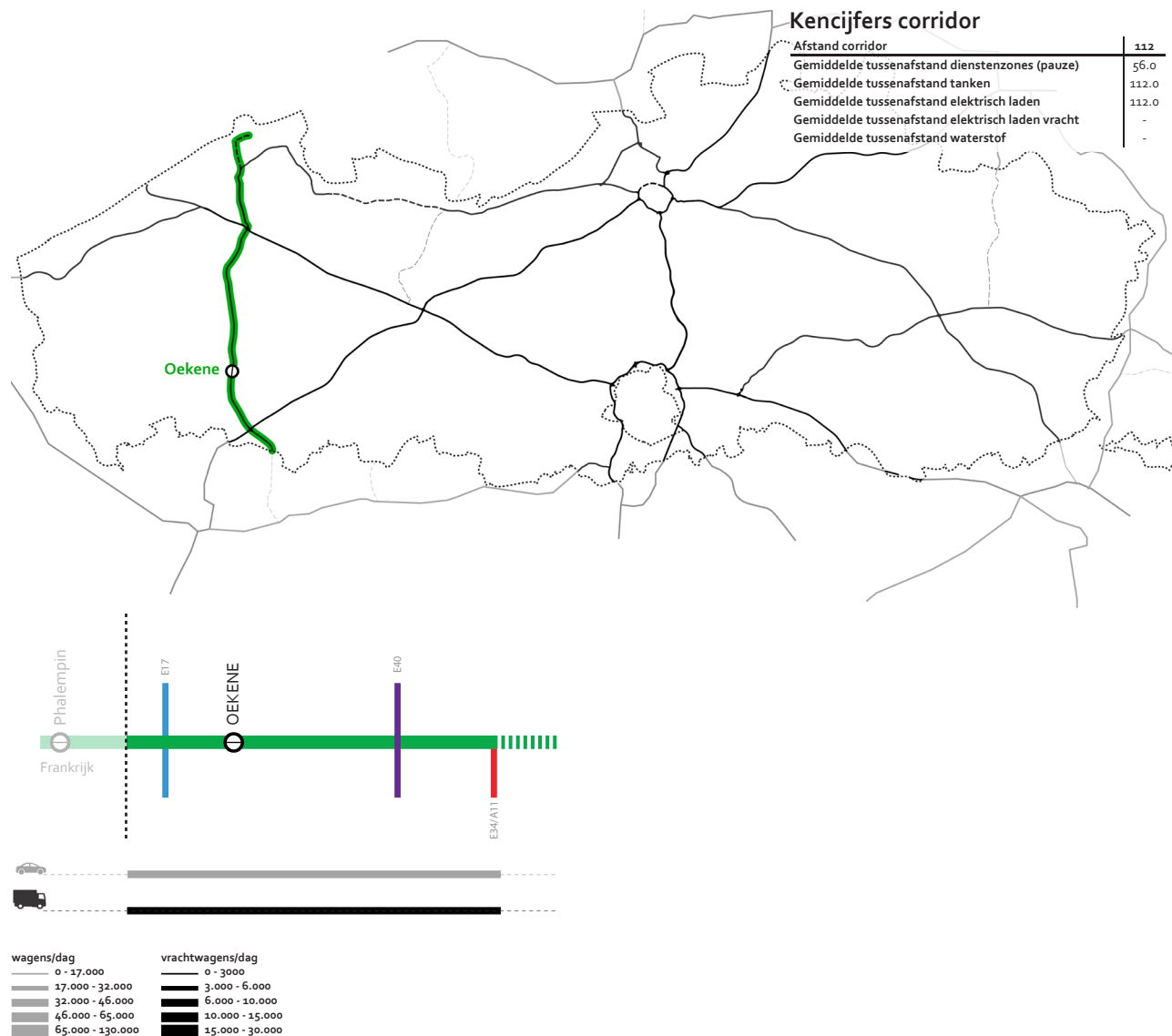
Op de E403 is slechts één dienstzone gelegen (Oekene). De tussenafstand richting Brugge is vrij groot, zeker omdat zowel richting Gent/Brussel (E40) als richting Knokke geen dienstzones gelegen zijn. Het verkeer dat van de as gebruik maakt om vanuit het zuiden richting Gent en Brussel te rijden, komt over grote afstand (60km) geen dienstzone tegen. Ook richting Wallonië (A8) zijn geen dienstzones gelegen.

Voorzieningen

De dienstzone Oekene is voldoende uitgerust.

Capaciteit

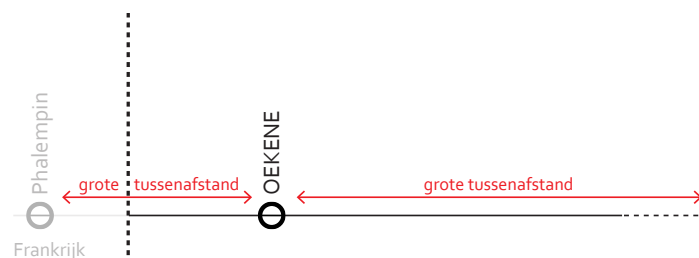
Op deze corridor zijn in totaal slechts 50 parkeerplaatsen voor vrachtwagens. Er zijn enkele private truckcenters in de omgeving (capaciteit ongeveer 170 pp). Aan de Franse grens is ook een zoekzone gedefinieerd voor een nieuwe regionale vrachtwagenparking.



E403

NETWERK

EVALUATIE



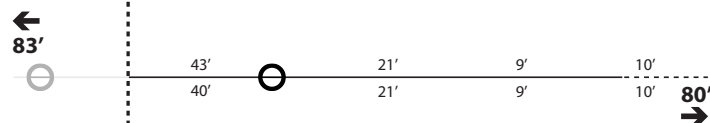
TUSSENAFSTANDEN

gemiddelde tussenafstand



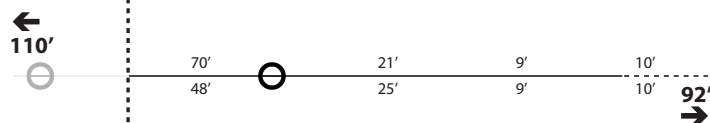
GEMIDDELDE REISTIJD

gemiddelde reistijd 3 jaren
voor vrachtverkeer op weekdays
(bron: verkeerscentrum)



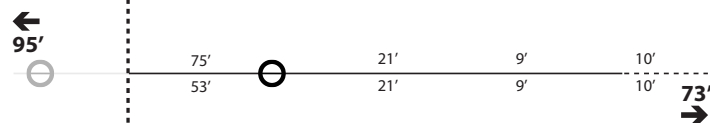
GEMIDDELDE REISTIJD (OCHTENDSPITS)

gemiddelde reistijd 3 jaren voor vrachtverkeer
op weekdays tussen 7u en 9u
(bron: verkeerscentrum)



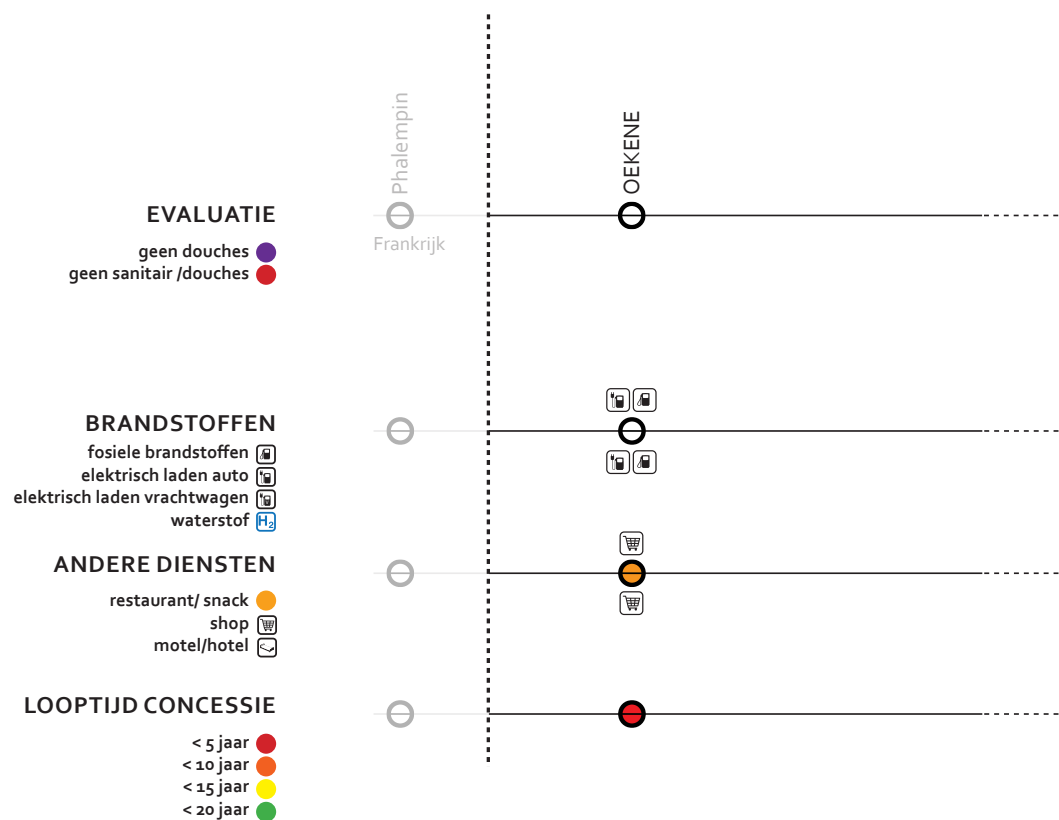
GEMIDDELDE REISTIJD (AVONDSPITS)

gemiddelde reistijd 3 jaren voor vrachtverkeer
op weekdays tussen 16u30 en 18u30
(bron: verkeerscentrum)



E403

UITRUSTING/ DIENSTEN



E403

CAPACITEIT

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)

BESCHIKBARE PARKEERPLAATSSEN | AUTO

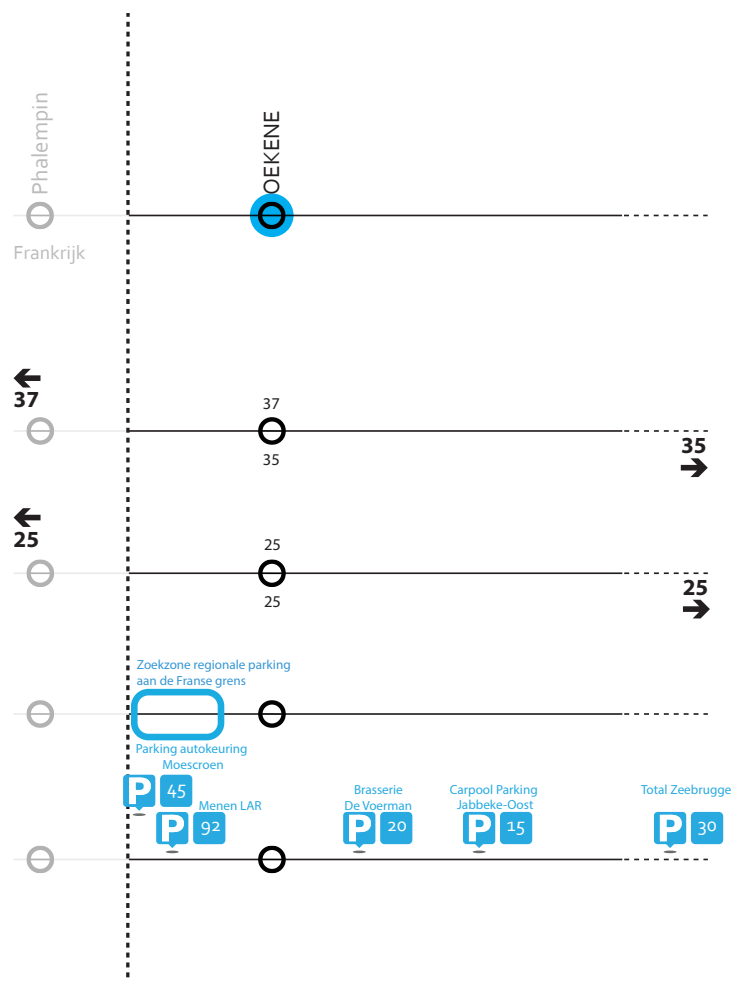
* geen gegevens beschikbaar in database

BESCHIKBARE PARKEERPLAATSSEN | VRACHT

* geen gegevens beschikbaar in database
gratis de eerste 24 u €
betaalde parkeerplaatsen €

ZOEKZONE REGIONALE VRACHTWAGENPARKING

PRIVATE TRUCKCENTERS



E403

CONCEPTEN

DOELGROEP DIENSTENZONE

- focus op diensten voor forenzen ●
- focus op diensten voor vrachtverkeer ●
- gemengde focus ●

BIJKOMENDE DIENSTENZONE IN HET NETWERK

BIJKOMENDE BASISUITRUSTING

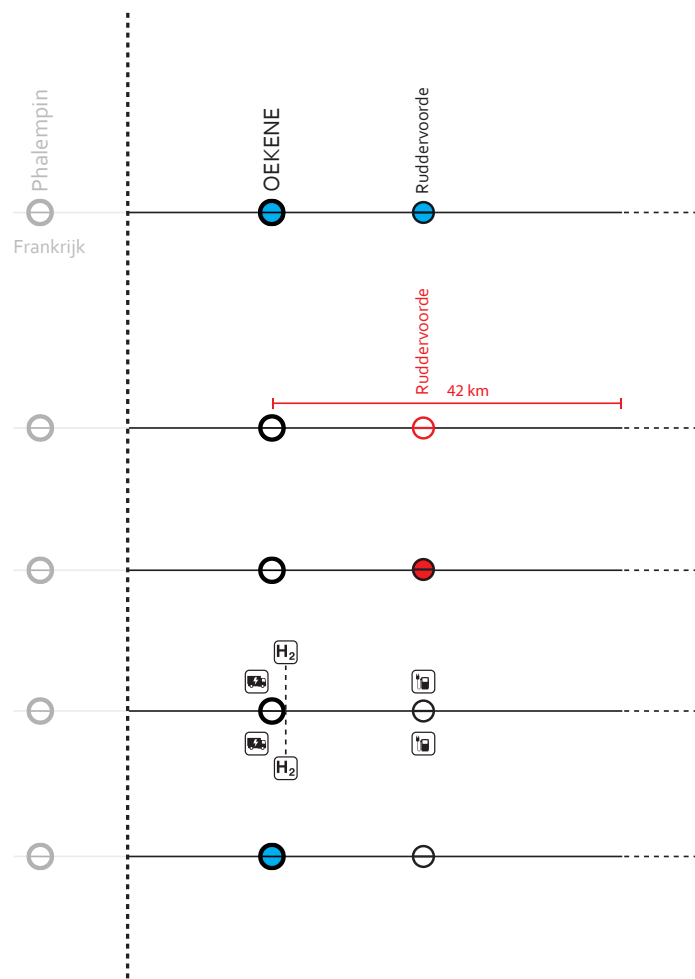
- sanitair ●

BIJKOMENDE BRANDSTOFFEN VOLGENS AFIR

- fossiele brandstoffen
- elektrisch laden auto
- elektrisch laden vrachtwagen
- waterstof

BIJKOMENDE CAPACITEIT VOOR VRACHT

- op korte termijn (9 sites) ●
- te onderzoeken ●



E403

– Concept

Spreiding dienstenzones

De gemiddelde tussenafstand op deze corridor is het hoogst van alle corridors. Tussen Oekene en de aansluiting Jabbeke dient een extra dienstzone te worden gerealiseerd (Torhout, Lichtervelde?), zeker gezien de plannen om de E403 van een extra rijstrook te voorzien.

Doelgroepen

De dienstenzones op deze as hebben beide als focus de vrachtwagenbestuurder.

Basisuitrusting

De huidige basisuitrusting volstaat.

Laad- en tankvoorzieningen

De dienstzone Oekene dient te worden uitgerust met laadvoorzieningen voor vrachtwagens. In de omgeving van Oekene dient ook een waterstoftankstation te worden voorzien.

Bijkomende capaciteit vracht

Op de dienstzone van Oekene is het mogelijk om de capaciteit uit te breiden door een grondige reorganisatie binnen de gewestplancontour (+ca. 80 in elke richting). Een eventuele nieuwe dienstzone kan eveneens een belangrijke bijdrage leveren. Indien het realiseren van een bijkomende locatie om ruimtelijke, planologische of budgettaire redenen niet mogelijk blijkt, dient de bestaande dienstzone in Oekene maximaal en optimaal te worden uitgerust om aan de vraag naar bijkomende vrachtcapaciteit te kunnen voldoen.

LOCATIE / SCHAAL	CORRIDOR	DETAIL
Ruddervoorde	E403	Inrichting van een nieuwe dienstzone
Ruddervoorde	E403	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens
Oekene	E403	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens
Oekene	E403	Volledige herinrichting met sanitaire voorzieningen

MOELINGEN

– Analyse

Dienstenzone Moelingen ligt in Voeren en maakt deel uit van een noord-zuid corridor E25. De dienstenzone geeft toegang tot het onderliggende wegennetwerk en is gelegen rond de vroegere douanegebouwen. Er zijn geen sanitaire voorzieningen. Richting Wallonië is op zeer korte afstand een dienstenzone met snack gelegen (Visé), ten noorden is er net over de grens in Nederland een grote, goed uitgeruste dienstenzone gelegen (Knuvelkens). De zone Moelingen is echter richting Maastricht niet meer rechtstreeks toegankelijk vanop de snelweg, maar slechts via het onderliggend wegennet. Ook de snelweg weer oprijden richting Maastricht is niet mogelijk. In de praktijk wordt de oostelijk gelegen zone dan ook slechts gebruikt als overflowparking voor deze in de andere richting.

– Concept

Ondanks de korte opeenvolging van dienstenzones is deze locatie strategisch omwille van de grensligging en de relatief grote capaciteit (70 vrachtwagens beide richtingen samen). Daarom wordt gekozen om deze locatie niet te supprimeren en te voorzien van een eenvoudig sanitair. Om ook richting Maastricht een dienstenzone te voorzien, dient onderzocht te worden of de oostelijk gelegen zone toch niet weer aangesloten kan worden op de snelweg, wat nu niet het geval is. Dit is gezien de nabijheid van andere zones echter zeker niet prioritair.

D. ACTIEPLAN

1. Overzicht

LOCATIE / SCHAAL	CORRIDOR	ACTIE	DETAIL	INITIATIEFNER	PRIORITEIT
Actieplan openbare toiletten	-	Visie op spreiding en beheer		Vlaanderen	
Kruibeke	E17	Vernieuwing dienstenzones waarvan concessie afloopt	Herinrichting op basis van principeschets, nieuwe concessie	AWV	Hoog
Kruishoutem	E17	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens	AWV	hoog
Kruishoutem	E17	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens	AWV	Laag
Kruishoutem	E17	Beperkte herinrichting	Afscheiding vrachtwagens/personenvoertuigen, beschutte zitplaatsen	AWV	Gemiddeld
Kruishoutem	E17	Betaalde vrachtwagenparking uitfaseren	Onderhandeling met concessiehouder	AWV	Gemiddeld
Minderhout	E17	betaalde vrachtwagenparking uitfaseren	Onderhandeling met concessiehouder	AWV	Gemiddeld
Minderhout	E17	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens	AWV	Hoog
Minderhout	E17	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens	AWV	Hoog
Waasmunster	E17	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens	AWV	Laag
Kalken	E17	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens	AWV	Laag
Rekkem	E17	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens	AWV	Laag
Rekkem	E17	Beperkte herinrichting	Afscheiding vrachtwagens/personenvoertuigen, beschutte zitplaatsen, sanitair	AWV	Hoog
Rekkem	E17	Onderzoek optimalisatie gebruik		AWV	Gemiddeld
St.-Job (carpool)	E17	Beperkte herinrichting	Sanitaire voorzieningen	AWV	Gemiddeld
St.-Job (carpool)	E17	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens	AWV	Hoog
Waasmunster	E17	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens	AWV	hoog
Halle	E19	Uitdoven	Uitdoven i.f.v. capaciteitsuitbreiding Ruisbroek	AWV	Hoog
Minderhout	E19	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens	AWV	Hoog
Rekkem	E17	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens	AWV	laag
Minderhout	E19	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens	AWV	Hoog
Peutie	E19	Beperkte herinrichting	Sanitaire voorzieningen		
Ruisbroek	E19	Vernieuwing dienstenzones waarvan concessie afloopt	Herinrichting op basis van principeschets, nieuwe concessie	AWV	-
St.-Job (carpool)	E19	Beperkte herinrichting	Sanitaire voorzieningen	AWV	Gemiddeld
St.-Job (carpool)	E19	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens	AWV	Hoog
Waarloos	E19	Vernieuwing dienstenzones waarvan concessie afloopt	Herinrichting op basis van principeschets, nieuwe concessie	AWV	Laag
Diepenbeek	E313	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Traditionele brandstoffen	AWV	Hoog
Diepenbeek	E313	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens	AWV	Hoog
Herentals	E313	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens	AWV	hoog
Herentals	E313	Realisatie van nieuwe dienstenzones	Inrichting van een nieuwe dienstenzone	AWV	Hoog
Hoeselt	E313	Vernieuwing dienstenzone	Volledige herinrichting met sanitaire voorzieningen	AWV	Laag
Tessenderlo	E313	Vernieuwing dienstenzones waarvan concessie afloopt	Herinrichting op basis van principeschets, nieuwe concessie		
Tessenderlo	E313	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens	AWV	Gemiddeld
Ruisbroek	E19	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens	AWV	Hoog
Boorse	E314	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens	AWV	Hoog
Everberg	E314	Beperkte herinrichting	Sanitaire voorzieningen	AWV	Gemiddeld
Rotselaar	E314	Vernieuwing dienstenzone	Volledige herinrichting met sanitaire voorzieningen	AWV	-
Rotselaar	E314	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens	AWV	Hoog
Zolder	E314	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens	AWV	Gemiddeld
Maldegem	E34	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens	AWV	Hoog

Maldegem	E34	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens	AWV	Hoog
Maldegem	E34	Nieuwe installatie van brandstoffen	Nieuwe installatie van reguliere brandstoffen	AWV	Hoog
Maldegem	E34	Realisatie van nieuwe dienstenzones	Verwerving gronden, herbestemming, herinrichting op basis van principes, nieuwe concessie	AWV	Hoog
Postel	E34	Beperkte herinrichting	Sanitaire voorzieningen	AWV	Hoog
Ranst	E34	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens	AWV	Hoog
Stekene	E34	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens	AWV	Hoog
Stekene	E34	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens	AWV	Hoog
Stekene	E34	Nieuwe installatie van brandstoffen	Nieuwe installatie van reguliere brandstoffen	AWV	Hoog
Stekene	E34	Realisatie van nieuwe dienstenzones	Verwerving gronden, herinrichting op basis van principes, nieuwe concessie	AWV	Hoog
Vorselaar	E34	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens	AWV	Hoog
Vorselaar	E34	Vernieuwing dienstenzone	Volledige herinrichting	AWV	Gemiddeld
Affligem	E40	Realisatie van nieuwe dienstenzones	Inrichting van een nieuwe dienstenzone	AWV	Laag
Drongen	E40	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens	AWV	Hoog
Everberg	E40	Beperkte herinrichting	Sanitaire voorzieningen	AWV	Gemiddeld
Groot-Bijgaarden	E40	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens	AWV	Hoog
Heverlee	E40	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens	AWV	Laag
Honsem	E40	Beperkte herinrichting	Sanitaire voorzieningen, extra vrachtwagenparkeren	AWV	Laag
Honsem	E40	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens	AWV	Hoog
Jabbeke	E40	Betaalde vrachtwagenparking uitfasen	Onderhandeling met concessiehouder	AWV	Gemiddeld
Mannekesvere	E40	Vernieuwing dienstenzones waarvan concessie afloopt	Herinrichting op basis van principeschets, nieuwe concessie	AWV	-
Mannekesvere	E40	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens	AWV	Hoog
Walshoutem	E40	Beperkte herinrichting	Sanitaire voorzieningen	AWV	Gemiddeld
Westkerke	E40	Beperkte herinrichting	Afscheiding vrachtwagens/personenvoertuigen, beschutte zitplaatsen	AWV	Gemiddeld
Westkerke	E40	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens	AWV	Hoog
Jabbeke	E40	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens	AWV	Hoog
Wetteren	E40	Uitbreiding dienstenzones	Uitbreiding met vrachtwagenparkeren	Concessiehouder	Hoog
Wetteren	E40	Vernieuwing dienstenzones waarvan concessie afloopt	Herinrichting op basis van principeschets, nieuwe concessie	AWV	-
Wetteren	E40	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens	AWV	Laag
Ruddervoorde	E403	Realisatie van nieuwe dienstenzones	Inrichting van een nieuwe dienstenzone	AWV	Gemiddeld
Ruddervoorde	E403	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen personenwagens	AWV	Gemiddeld
Oekene	E403	Nieuwe installatie van (hernieuwbare) brandstoffen	Elektrische laadvoorzieningen vrachtwagens	AWV	Hoog
Oekene	E403	Vernieuwing dienstenzone	Volledige herinrichting met sanitaire voorzieningen	AWV	

2. Prioriteiten

Op basis van bovenstaand overzicht kunnen volgende prioriteiten worden opgesteld:

1. Optimale spreiding van dienstenzones

Realisatie van nieuwe dienstenzones op de E34 en E403 (Maldegem, Stekene, Lichtervelde), hier is de gemiddelde tussenafstand voor rust (20km) en tanken (40km) veel te hoog.

2. Uniforme basisuitrusting voor alle dienstenzones

Het uitrollen van de basisuitrusting wordt gekoppeld aan het (her)concessioneren van de dienstenzones. Voor zones waar recent elektrisch laden werd vergund en waar basisuitrusting ontbreekt dient nagegaan te worden hoe een versnelde uitrol mogelijk is.

Prioritair is het voorzien van basisuitrusting (minstens sanitair) op de vroegere grensposten van Rekkem en Moelingen, waar veel vrachtwagens parkeren.

3. Slimme spreiding laad- en tankinfrastructuur voor alle voertuigtypes

Nieuwe dienstenzones worden voorzien van de nodige basisuitrusting. Voor grote nieuwe dienstenzones worden ook traditionele brandstoffen voorzien. Volgende bijkomende infrastructuur dient prioritair te worden voorzien op bestaande dienstenzones

- Elektrisch laden personenwagens: Ranst, Minderhout, Mannekenvere;
- Elektrisch laden vrachtwagenparkeren op zones die niet op korte termijn zullen vernieuwd worden: Diepenbeek, Groot-Bijgaarden, Heverlee, Jabbeke, Minderhout, Zolder, Oekene, Kalken;
- Het uitrollen van waterstof op dienstenzones is geen prioriteit.

4. Differentiatie in diensten op alle dienstenzones

Het voorzien van basisuitrusting op alle dienstenzones heeft voorrang op de differentiatie van diensten. De uitrol van een gedifferentieerd netwerk is gekoppeld aan het concessioneren van dienstenzones. Voor zones die momenteel geen concessie hebben, krijgt de concessionering een gemiddelde prioriteit.

5. Uitbreiden van de capaciteit voor vrachtwagenparkeren

De prioriteit ligt bij die zones die de komende jaren worden vernieuwd. Voor die zones waar dit mogelijk is dient het aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens zwaarder door te wegen bij de evaluatie. Vragen vanuit concessiehouders om extra capaciteit te voorzien dienen a priori positief te worden geëvalueerd.

