



**Buck
Consultants
International**

Verzorgingsplaatsen & Truckparkings

Verzorgingsplaatsen in Frankrijk, België en Duitsland



Uitgevoerd in opdracht van:
Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat

Den Haag, 22 juli 2022

Inhoudsopgave

Blz.

Hoofdstuk 1	Inleiding & Onderzoeksopzet	1
Hoofdstuk 2	De verschillende type verzorgingsplaatsen	3
Hoofdstuk 3	Verzorgingsplaatsen – Marktbenadering	6
Hoofdstuk 4	Beleid rond transitie naar duurzame mobiliteit	8
Hoofdstuk 5	Truckparkings	13
Bijlage 1	Interviewverslag Frankrijk	17
Bijlage 2	Interviewverslag Duitsland	21
Bijlage 3	Interviewverslag Vlaanderen	25
Bijlage 4	Interviewverslag Wallonië	30

Hoofdstuk 1 **Inleiding & Onderzoekso- zet**

Rijdend Nederland staat midden in een grote mobiliteitstransitie. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat vanaf 2030 alle nieuwe auto's emissieloos moeten zijn en bevoorrading van binnensteden moet zelfs vanaf 2025 al emissieloos gaan plaatsvinden.

Naast de transitie van het wagenpark, vraagt dit om de uitrol van geschikte laadinfra, zowel in woonwijken, op bedrijventerreinen maar ook langs het (hoofd)wegennet. Aan de andere kant heeft deze transitie ook gevolgen voor het uitbaten van de traditionele (fossiele) brandstoffen. Deze ontwikkeling heeft dus behoorlijke consequenties voor de verzorgingsplaatsen langs het Rijkswegennet maar tegelijkertijd kunnen deze locaties ook een belangrijke bijdrage leveren aan de transitie. Zo is het bijvoorbeeld voor het internationale goederenvervoer over de weg cruciaal dat er langs de corridors locaties ontstaan met aanbod van duurzame energiedragers (de zogeheten Clean Energy Hubs). Vragen die dan naar voren komen zijn bijvoorbeeld: kunnen de bestaande verzorgingsplaatsen deze transitie volgen en/of zijn er nieuwe verzorgingsplaatsen nodig.

Naast dit vraagstuk speelt in Nederland ook het thema truckparkings. Met name langs de belangrijkste goederenvervoercorridors bestaat een grote behoefte aan extra truckparkings waar chauffeurs hun (verplichte) rust kunnen genieten. De bestaande verzorgingsplaatsen hebben daar niet de capaciteit voor en zijn daar ook niet voor bedoeld. In het BO MIRT is daarom ook afgesproken om het aantal beveiligde truckparkings (Safe and Secure Truckparkings, SSTP) uit te breiden, met name op de Corridors Oost en Zuidoost

Kortom; in de komende jaren gaat er veel gebeuren op en rond de verzorgingsplaatsen. Er komt steeds meer behoefte aan het aanbieden van nieuwe diensten en energiedragers op deze locaties terwijl de ruimte schaars is. Van belang is dan ook dat duidelijk is wat het toekomstbeeld van verzorgingsplaatsen is, welke rol zij kunnen spelen in de mobiliteitstransitie en hoe beleid en uitgiftebeleid van deze locaties het beste ingericht kan worden.

Deze ontwikkelingen betekenen ook voor de Nederlandse overheid (in het bijzonder het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat) dat zij moet nagaan welke invloed dit heeft op haar rol en beleid en welke keuzes daarin te maken zijn. Om die reden loopt momenteel een traject waarin het beleid rond Verzorgingsplaatsen herzien wordt.

Nederland is hierin echter niet uniek, ook de ons omringende landen hebben met deze thematiek te maken. Het is voor MinlenW daarom waardevol om zich te verdiepen in de wijze waarop andere landen omgaan met de mobiliteitstransitie en truckparkeren. MinlenW heeft daarom Buck Consultants International (BCI) gevraagd om hier onderzoek naar te doen.

Onderzoeksopzet

MinlenW heeft BCI gevraagd om door middel van een aantal interviews met overheden in Frankrijk, Duitsland en België te achterhalen hoe zij omgaan met deze thematiek. BCI heeft hiervoor de volgende aanpak met MinlenW vastgesteld en daarna uitgevoerd:

- A Opstellen van vragenlijst, BCI heeft dit gedaan op basis van een concept vragenlijst die al was opgesteld door MinlenW.

- B Uitvoeren & Verwerken van de interviews. In totaal zijn 5 gesprekken gevoerd met:
 - Frankrijk, Pascal Magniere, Ministère de la Transition énergétique. Dit interview heeft niet mondeling kunnen plaatsvinden, in plaats daarvan is schriftelijk gereageerd op de vragenlijst
 - Duitsland, Bastian Wacker en Michael Schmelz, Autobahn GmbH
 - Vlaanderen, Steven Devloo, Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken
 - Vlaanderen, Tom Debruyn, Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken
 - Wallonië, Pascal Lehance, Cabinet du Ministre du Climat, de l’Energie, de la Mobilité et des InfrastructuresDe interviewverslagen van deze gesprekken zijn als bijlage aan deze rapportage toegevoegd

- C Opstellen van onderhavige, beknopte, rapportage waarin de bevindingen uit de interviews worden gecombineerd en ingegaan wordt op hoe, in de verschillende, landen omgegaan wordt met verzorgingsplaatsen, de concessieverlening, mobiliteitstransitie en truckparkings. De inhoud van deze rapportages is voornamelijk gebaseerd op de interviews maar daarnaast, op enkele punten, aangevuld op basis van deskresearch.

Hoofdstuk 2 **De verschillende type verzorgingsplaatsen**

Evenals in Nederland zijn de snelwegen in de ons omringende landen uitgerust met verzorgingsplaatsen. In dit hoofdstuk zal ingegaan worden op de verschillende type verzorgingsplaatsen zoals die voorkomen in Duitsland, Frankrijk en België en de wijze waarop, voor de beheerde locaties, marktpartijen worden aangetrokken

Raststätte in Duitsland

Op het Duitse hoofdwegennet, in beheer bij Autobahn GmbH komen twee type verzorgingsplaatsen (Duits: Raststätte) voor:

- 1 1.500 onbemande verzorgingsplaatsen waarvan 1.300 ook beschikken over een toiletgebouw. Deze verzorgingsplaatsen zijn in beheer bij Autobahn GmbH. Gemiddeld moet om de 15-20 km een dergelijke verzorgingsplaats aanwezig zijn
- 2 Ongeveer 440 bemande verzorgingsplaatsen waarop, door een commerciële exploitant, diverse voorzieningen worden aangeboden zoals tanken, horeca, motel en parkeergelegenheid. Van deze locaties hebben er 48 geen tankstation. Deze locaties hebben een onderlinge afstand van ongeveer 50-60 km.

Daarnaast kent Duitsland ook nog een groot aantal (900) Autohof-locaties. Deze locaties vaak op zeer korte afstand van de snelweg gelegen zijn private initiatieven en bieden een combinatie van tanken, horeca en parkeergelegenheid. Sommige van deze Autohöfe bieden daarnaast ook betaalde (en beveiligde) truckparkeergelegenheid. Deze private initiatieven hebben verder geen (directe, contractuele) relatie met de Duitse snelwegbeheerder Autobahn GmbH.

Figuur 2.1 Autohof in Krefeld nabij A44



Figuur 2.2 Raststätte Bedburger Land langs A62



Aires in Frankrijk

Ook Frankrijk kent twee type verzorgingsplaatsen:

- 1 De “aires de repos” (onbemande rustplaatsen) op ongeveer elke 20 kilometer. Op deze rustplaatsen zijn geen voorzieningen aanwezig, dit is voornamelijk een parkeerplaats.
- 2 De grote verzorgingsplaatsen zijn de “aires de service” op ongeveer elke 60 kilometer. Deze locaties beschikken altijd over een tankstation, horeca voorzieningen, toiletten en douches voor vrachtwagenchauffeurs (<https://nl.france.fr/nl/bereid-je-reis-voor-naar-frankrijk/parkeerplaatsen-langs-de-franse-snelweg>). In de Franse wetgeving is vastgelegd welk serviceniveau aangeboden moet worden. Op. Op locaties waar meer dan 15.000 voertuigen per dag passeren dient een uitgebreider pakket aangeboden te worden. Op kleinere locaties (type 2) moeten de gebruikelijke brandstoffen aangeboden worden maar hoeft er geen aparte pomp voor vrachtwagens te zijn, mag verkoop van voedsel ook via een automaat en is er geen 24/7 bezetting.

Figuur 2.3 Aire de repos



Figuur 2.4 Aire des Service langs A1



Dienstenzone in Vlaanderen

Vlaanderen heeft in totaal 72 dienstenzones langs haar snelwegennet. Voor 40 locaties is een concessieovereenkomst gesloten voor parkeren en diensten als horeca, sanitair en tanken. De overige locaties betreffen locaties zonder aanvullende voorzieningen en worden niet door een commerciële exploitant beheerd. 13 van de 72 verzorgingsplaatsen beschikken alleen over laadinfrastructuur. Voor de verzorgingsplaatsen geldt een concurrentiebeding waarin is geregeld dat er een minimale afstand moet zitten tussen aanbieders van brandstof. Vanuit het interview is niet naar voren gekomen wat deze afstand is.

Aires in Wallonië

Wallonië heeft in totaal 105 verzorgingsplaatsen ('aires') Deze zijn verdeeld in een viertal categorieën, afhankelijk van het dienstenpakket dat daar aangeboden wordt (onbekend is of een afstandscriterium wordt gehanteerd):

- TYPE I: Tankstation, winkels, restaurants, bedrijventrum (receptie, vergaderzalen, enz.), hotel, sanitaire voorzieningen, openluchtvoorzieningen (picknickplaats, kinderspeeltuin, recreatieruimte, ...).

- TYPE II: Tankstation, winkels, restaurants, sanitaire voorzieningen, openlucht-voorzieningen (picknickplaats, kinderspeeltuin, recreatieruimte, ...).
- TYPE III: Winkels, restaurants, sanitaire voorzieningen en openluchtvoorzieningen (picknickplaats, kinderspeeltuin, ...).
- TYPE IV: Openluchtvoorzieningen.

De Type I en II locaties zijn uitgerust met een tankstation, dit betreft in totaal 38 locaties.

Figuur 2.5 Aires de Tignee (A3, Wallonië)



Figuur 2.6 Dienstenzone Ruisbroek (E19, Vlaanderen)



Samenvattend

In alle drie de landen wordt onderscheid gemaakt in verschillende type verzorgingsplaatsen. In de regel gaat het daarbij enerzijds om verzorgingsplaatsen met enkel parkeergelegenheid (soms sanitair) en verzorgingsplaatsen met aanvullende voorzieningen zoals tanken, horeca, shop. Duitsland en Frankrijk hanteren daarbij een afstandscriterium voor beide type verzorgingsplaatsen waarbij de grotere, qua serviceniveau uitgebreide, locaties op zo'n 50-60 km afstand van elkaar liggen. Voor België is, op basis van de interviews, niet helder of een dergelijk afstandscriterium geldt. Wel blijkt, op basis een check via Google Maps, dat de VZP's met tank/horecavoorziening in de regel (zeker op de hoofroutes) op kortere afstand (30-40 km) van elkaar gelegen zijn.

Hoofdstuk 3 **Verzorgingsplaatsen – Marktbenadering**

In deze paragraaf wordt kort ingegaan op de wijze waarop marktpartijen geselecteerd worden voor het exploiteren van de verzorgingsplaatsen langs de snelweg.

Duitsland

In Duitsland is sinds 2021 Autobahn GmbH eigenaar van de snelwegen en verantwoordelijk voor beheer en onderhoud. Dit is een private (GmbH) organisatie die volledig in handen is van de overheid. Voor die tijd lag het beheer en onderhoud bij de verschillende Duitse deelstaten.

Autobahn GmbH heeft ongeveer 440 verzorgingsplaatsen met een private beheerder/exploitant voor het uitbaten van o.a. tankstation en horeca. De uitgifte van de beheerde locaties vindt plaats via tenders. Via een aanbestedingsprocedure wordt een partij geselecteerd met wie een concessieovereenkomst wordt gesloten voor de realisatie en exploitatie van de desbetreffende voorzieningen, de concessiehouder is dus zelf verantwoordelijk voor de bouw van de voorzieningen. De looptijd van een concessie is in de regel 30 jaar. In totaal kent Duitsland 8 verschillende concessiehouders, Tank & Rast is daarvan de grootste en heeft zo'n 90% van de markt in handen.

Op elke verzorgingsplaats wordt één dienst (tankstation, hotel, shop) door één partij aangeboden. Wel kan het zo zijn dat er verschillende exploitanten actief zijn die ieder een andere dienst aanbieden. Een uitzondering geldt voor de laadinfra, deze maakt altijd deel uit van het contract met de exploitant van het tankstation. De exploitant van het tankstation mag zelf beslissen welke energiedragers worden aangeboden en in welke mate.

Frankrijk

Frankrijk heeft een bijzondere situatie wat betreft het beheer van verzorgingsplaatsen aangezien een aanzienlijk deel van het snelwegennet in concessie is uitgegeven van private partijen (van de bijna 9.000 km concessiewegen is 80% in handen van vier grote concessionarissen). In eerste instantie was de Franse staat (deels) aandeelhouder van deze private partijen maar dat is sinds 2002 steeds minder het geval. Door middel van tenders worden er concessieovereenkomsten gesloten voor de aanleg en langjarig (tientallen jaren) beheer en onderhoud van snelwegen, concessieovereenkomsten kunnen onbepaald verlengd worden. Deze concessionarissen zijn zelf verantwoordelijk voor het aanbieden van de verplichte diensten op de verzorgingsplaatsen (zoals tank- & laadinfra, verkoop van voedsel, sanitair) Concessionarissen kunnen vervolgens zelf de keuze maken om hier andere partijen voor aan te trekken.

Vlaanderen

Evenals in Duitsland wordt in Vlaanderen het beheer van verzorgingsplaatsen via tenders uitgegeven. De concessiehouder krijgt een concessie voor 20 jaar. Op basis van de architectuur inspanning in het landschap en het beheer- en onderhoudsplan wordt de nieuwe beheerder gekozen. De concessie wordt afgegeven voor beide zijde van de weg die verbonden is met een brug over de snelweg om efficiënt om te kunnen gaan met personeel. Er wordt gestreefd naar één concessiehouder per locatie die alle diensten op de locatie aanbiedt. Daarnaast is er in Vlaanderen een concurrentiebeding van kracht. Dit betekent dat de eerstvolgende aanbieder van brandstof minimaal een aantal kilometer verderop moet zijn om concurrentie tegen te gaan.

Wallonië

Voor de financiering, aanleg, beheer en onderhoud van de Waalse snelwegen is in 1994 SOFICO (Société de Financement Complémentaire des infrastructures) opgericht, eerst alleen voor aanleg/financiering maar sinds 2010 ook voor beheer en onderhoud. Sofico is ook de (publieke) organisatie die de tenders organiseert voor de 38 locaties met tank en/of horecavoorzieningen. Onderdeel van de concessie kunnen zijn: horeca, tank/laadvoorzieningen, sanitair, afvalinzameling. Bij recente tenders is ook het aanbieden van laadinfra een verplicht onderdeel van de tankvoorziening. De gemiddelde looptijd van een concessie is 20 jaar, maximaal 25 jaar.

Conclusie

In alle drie de landen worden concessies gesloten voor de exploitatie van aanvullende diensten op verzorgingsplaatsen. Daarbij geldt wel dat Frankrijk de bijzondere situatie kent dat daar de concessieverlening niet enkel gericht is op de verzorgingsplaats maar de hele aanleg en exploitatie van de snelweg en voorzieningen daarop betreft (het Franse tolwegennetwerk).

De looptijden van concessies variëren tussen de 20 en 30 jaar. Uit alle interviews blijkt dat een dienst (bijvoorbeeld tanken of horeca) steeds maar door één partij mag worden aangeboden op een verzorgingsplaats. Het aanbieden van laadinfra voor elektrische voertuigen wordt daarbij in de regel niet gezien als fundamenteel anders dan het aanbieden van benzine of diesel en is daarom ook onderdeel van de concessie met de tankexploitant.

Hoofdstuk 4 **Beleid rond transitie naar duurzame mobiliteit**

Alle drie de landen zien dat de transitie naar duurzame mobiliteit (grote) gevolgen gaat hebben voor de verzorgingsplaatsen en dat deze locaties ook een bijdrage kunnen leveren aan deze transitie, bijvoorbeeld via de aanleg van laadinfra. Het aanbieden van laadinfra wordt in alle drie de landen gestimuleerd, wel grotendeels alleen gericht op personenauto's en niet op vrachtverkeer vanwege een gebrek aan vraag naar dergelijke laadinfra.

Ook met betrekking tot het elektrisch laden van personenauto's wordt erkend dat dit wel gevolgen heeft voor de opbrengsten op verzorgingsplaatsen. Ook in de toekomst zal de vraag naar het opladen van auto's op een verzorgingsplaats waarschijnlijk lager zijn (en minder opleveren) dan de huidige vraag naar fossiele brandstoffen, mensen zullen eerder thuis of op locatie opladen. Wel stimuleren alle drie de landen deze transitie doormiddel van beleid, dat wordt hierna per land verder toegelicht.

Duitsland

In Duitsland worden er geen eisen gesteld aan de exploitant welke energiedragers en in welke mate deze worden aangeboden. Sinds 2021 kent Duitsland de Snellaadwet. Deze wet maakt het mogelijk om naast de bestaande subsidie extra financiële steun te bieden. Het doel is om eind 2025 snellaadmogelijkheden te hebben op elke 10 minuten rijden. Om dit te bereiken zijn er, voor het Autobahn netwerk, twee programma's opgezet:

- 1 1.000 laadpunten realiseren op de 200 bestaande onbemande locaties langs de hoofdwegen.
- 2 3.000 laadpunten realiseren op de 391 bestaande geëxploiteerde locaties met voorzieningen en eventueel een tankstation.

Daarnaast worden er, als onderdeel van deze aanpak, ook nog 900 locaties buiten het snelwegennet ontwikkeld (figuur 4.1). Hiervoor moeten potentiële exploitanten zelf, binnen zoekgebieden, een geschikte locaties verwerven en realiseren. Deze partijen krijgen een vergoeding van de overheid voor realisatie en aansluiting op het elektriciteitsnetwerk. Vanuit de exploitatie betalen exploitanten een vergoeding per geleverde kWh aan de overheid. Deze locaties worden door middel van een tender uitgegeven.

De 200 onbeheerde locaties op het Autobahn-netwerk worden in 6 percelen, met elk 32-34 locaties, getenderd. Deze percelen zijn niet geografisch geclusterd. In elk perceel dienen uiteindelijk zo'n 140-160 laadpalen ontwikkeld en geëxploiteerd te worden voor minimaal 8 jaar. Aanbieders kunnen op verschillende percelen inschrijven maar uiteindelijk kan een aanbieder slechts 1 perceel toegewezen krijgen. Voor het aanleggen van de infrastructuur krijgen de 6 exploitanten extra financiering van de overheid. Gedurende de exploitatie betaalt de

exploitant een vergoeding aan de Duitse overheid, een vast bedrag per geleverde kWh. In de aanbesteding is vastgelegd dat de exploitanten alleen laadinfra mogen aanbieden en geen andere voorzieningen als horeca (waarop overigens nog wel kritiek is vanuit potentiële aanbieders).

Figuur 4.1 Locaties voor realisatie laadinfra Duitsland, bron: nationale-leitstelle.de



Voor de 391 bestaande, geëxploiteerde locaties, heeft Duitsland bepaald ([Schnellladegesetz](#)) dat het aanbieden van laadinfra een logisch onderdeel is van de bestaande concessie (voor tankvoorziening). De huidige concessiehouders hebben daarom de mogelijkheid gekregen om binnen hun concessie laadinfrastructuur te realiseren. Alle exploitanten betalen een vergoeding per geleverde kWh aan Autobahn GmbH

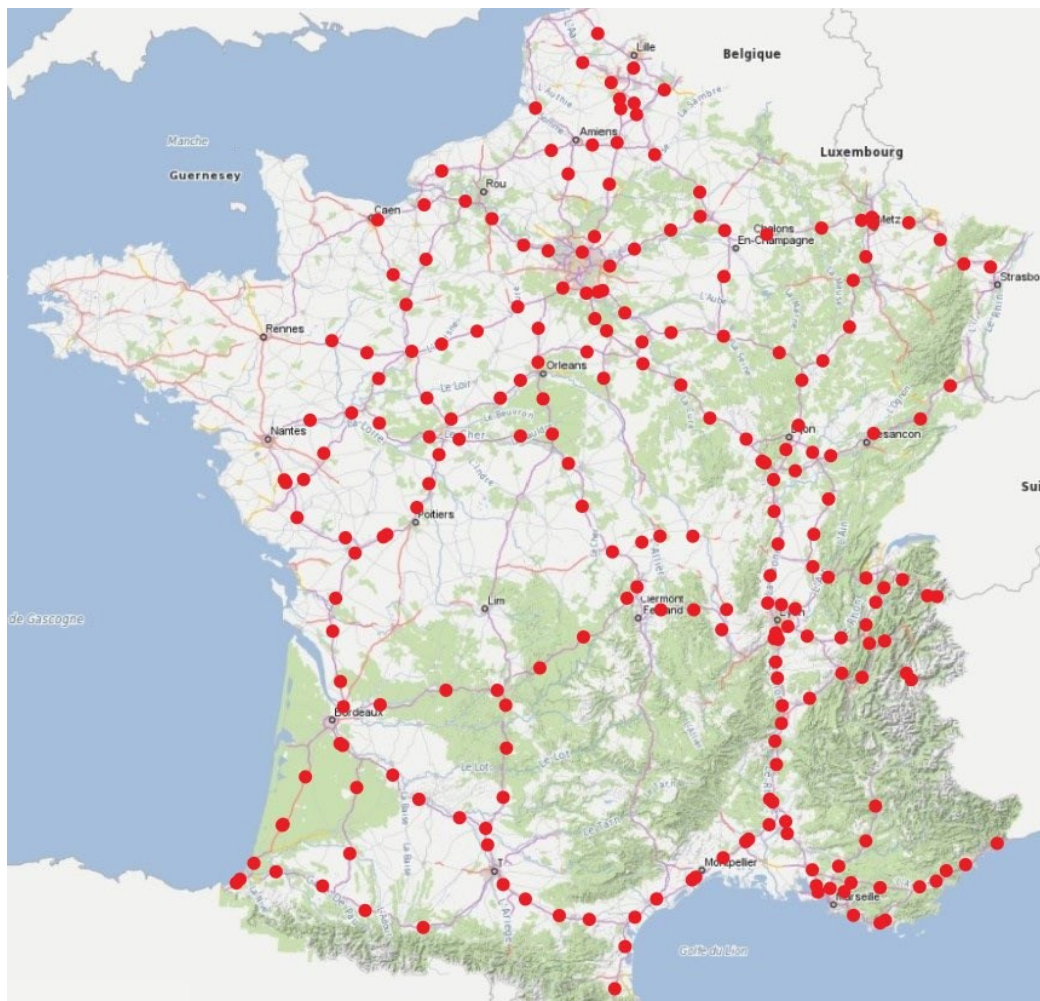
In het algemeen geldt dat langs de Duitse snelweg op veel locaties er voldoende netcapaciteit is om de laadinfra aan te leggen, maar er zijn ook gebieden waar dit niet het geval is. Hier moet nieuwe infrastructuur worden aangelegd wat een proces is van 2 tot 3 jaar.

Frankrijk

In de Franse wegenverkeerswet is opgenomen dat de exploitanten ervoor moeten zorgen dat op het wegennet diverse energiedragers beschikbaar zijn. Dit wordt bepaald aan de hand van de volgende regel: Een energiebron moet aangeboden worden als gedurende twee opeenvolgende jaren meer dan 1,5% van de nieuwe geregistreerde voertuigen deze energiebron gebruiken, of als meer dan 5% van de in omloop zijnde voertuigen deze gebruiken. Als dit het geval is moeten exploitanten binnen drie jaar het betreffende energiebron aanbieden.

Dit betekent dat per 1 januari 2023 op alle verzorgingsplaatsen laadinfra beschikbaar moet zijn. De Franse overheid heeft daarvoor een groot (subsidie)programma opgezet: Plan de Relance. Met dit plan streeft de Franse regering ernaar om alle Aires des Service (figuur 4.2) van het snelwegennet tegen 1 januari 2023 uit te rusten met snellaadstations en besteedt € 100 miljoen uit het Franse Herstelplan om deze implementaties te ondersteunen. De Franse overheid heeft subsidie beschikbaar om de aansluitkosten (op het elektriciteitsnetwerk) tot 75% (40% bij grote stations boven de 2 MVA) te vergoeden en een subsidie van 30% (grote stations) of 10% (kleine stations) voor de installatie van laadinfra (<https://www.le-gifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000041920240/>).

Figuur 4.2 Locaties voor uitrol snelladers op Franse Aires des Service, bron: www.francemobilites.fr



De concessionarissen zijn zelf verantwoordelijk voor het aanleggen van de laadinfra. Dit kunnen zij zelf doen of door het uitzetten van tenders voor één of meerdere locaties waarop door laadinfra-exploitanten kan worden ingeschreven. De laadinfra-exploitanten kunnen gebruik maken van de subsidie en houden de laadinfra in beheer. De concessionaris heeft hiermee een onderaannemer aangenomen voor het aanleggen, beheer en onderhoud van de laadinfra. Het aanleggen/uitbreiden van het elektriciteitsnetwerk, waar concessionarissen hun laadinfra op aansluiten, is tot op heden uitgevoerd door de Franse netbeheerders Enedis en RTE, deze laatste voor het hoogspanningsnet.

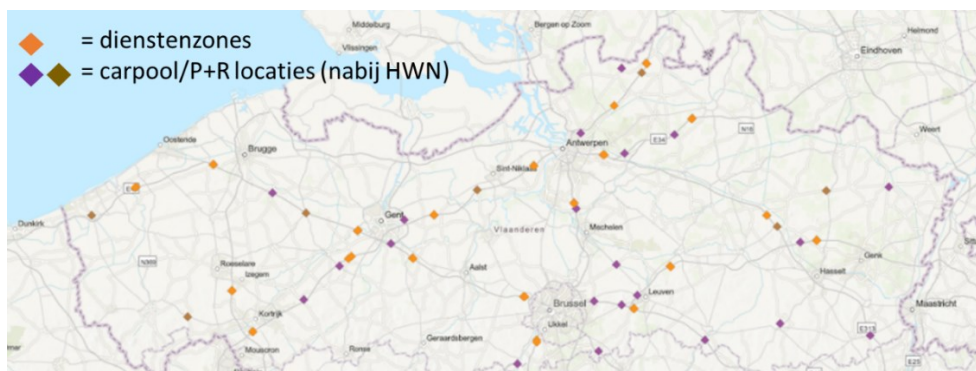
Vlaanderen

In de huidige contracten met exploitanten zijn er in Vlaanderen geen verplichtingen opgenomen voor het aanbieden van laadinfrastructuur. In de nieuwe contracten met exploitanten wordt deze verplichting wel opgenomen om ultrasnelladers te realiseren. De bestaande contracten kunnen alleen tegen hoge kosten worden opgebroken wat de verplichting moeilijk maakt. De Vlaamse regering streeft er naar dat langs het hoofdwegennet om de 25 km snel-laadinfrastructuur aanwezig is. Op onderstaande kaart (figuur 4.3) zijn de beoogde locaties, waaronder op dienstzones, weergegeven). Ook nieuwe partijen kunnen hierop inschrijven maar dienen wel tot een overeenkomst te komen met de huidige concessiehouder (voor brandstof) en gaan feitelijk fungeren als onderaannemer)

In Vlaanderen is de exploitant zelf verantwoordelijk voor het aansluiten van de laadinfra op het hoofdnet. Alleen de eerste 400 meter kabel vanaf de hoofdleiding is voor de rekening van de energieleverancier/netbeheerder. Dit kost de exploitant €100,- per meter kabel. Hierdoor is de laadinfra lastig rendabel te krijgen en valt de animo hiervoor tegen. Voor de snel-laadpunten komt er een tegemoetkoming in de kosten voor de netuitbreiding (elektriciteit en middenspanningscabines). Exploitanten betalen ongeveer 60% van de aansluitkosten.

Verder heeft de Vlaamse overheid een subsidie van 20% met een maximum van €1.000,- per gerealiseerde charge point equivalent (CPE). Dit geldt voor publieke laadpunten (24/7). (<https://www.vlaio.be/nl/subsidies-financiering/subsidi databank/projectsteun-voor-semi-publieke-laadinfrastructuur-cpt#:~:text=De%20investeringen%20worden%20vergoed%20voor,komt%20overeen%20met%201%20CPE.>) Per geleverde kWh moeten exploitanten €0,005 betalen aan de Vlaamse overheid.

Figuur 4.3 Beoogde locaties voor uitrol snellaadinfra rondom HWN in Vlaanderen, bron: wegevenverkeer.be



Wallonië

Een deel van de huidige laadinfra op verzorgingsplaatsen is onderdeel gemaakt van de concessie op deze locaties voor tank en laadinfra. Er wordt momenteel bestudeerd hoe de versnelling van de uitrol van laadinfra plaats kan vinden en welke locaties geschikt zijn, dit onderzoek heeft inmiddels 2800 locaties geïdentificeerd (de resultaten van dit onderzoek komen binnenkort beschikbaar). De aansluiting op het elektriciteitsnetwerk, de beschikbare netcapaciteit en hoge aansluitkosten zijn daar de belangrijkste hobbels. De Waalse regering zal er waarschijnlijk voor kiezen om bij te dragen in de aansluitkosten op het elektriciteitsnetwerk.

Conclusies

De uitrol van laadinfra is een belangrijke voorwaarde voor de mobiliteitstransitie in de komende jaren. In de drie onderzochte landen wordt daarbij ook een rol weggelegd voor de verzorgingsplaatsen.

Voor de uitrol van laadinfra op verzorgingsplaatsen die in concessie zijn uitgegeven, dus een tankstation hebben, kiezen alle vier de overheden ervoor om de laadinfra onder te brengen bij de zittende concessionaris. Dit gebeurt op een drietal manieren:

- Frankrijk: concessiehouder heeft verplichting om alle energiedragers aan te bieden die door een deel van de vloot (1,5% van nieuwverkopen of 5% van totale vloot) gebruikt worden, laadinfra wordt zodoende standaard onderdeel van concessie.
- Duitsland/Wallonië: Laadinfra wordt onderdeel gemaakt van bestaande concessie
- Vlaanderen: nieuwe partijen kunnen inschrijven op snellaadlocaties maar alleen als zij daarvoor een overeenkomst sluiten met de bestaande exploitant voor tankinfra (en feitelijk dus als onderaannemer fungeren).

Evenals in Nederland wordt ook in de ons omringende landen de uitbreiding van de laadinfra soms bemoeilijkt door de capaciteit of beschikbaarheid van het elektriciteitsnetwerk. Dit speelt met name in Vlaanderen en Wallonië en is daar een belemmering voor snelle uitrol. In Frankrijk lijkt dit tot op heden niet echt een probleem. In Duitsland kan het een probleem zijn in stedelijk gebied (waar netwerk vol zit) of op de 'kale' verzorgingsplaatsen (zonder exploitant) die überhaupt nog niet op het elektriciteitsnetwerk zijn aangesloten.

In alle drie de landen wordt door de overheid financieel bijgedragen aan de realisatie van laadinfra, zoals weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 4.1 Subsidie overzicht

	Duitsland	Frankrijk	Vlaanderen	Wallonië
Aansluiten op het net	Ja	Ja (75%)	Alleen bij netuitbreiding	Ja (30%)
Aanleg van de laadinfra	Ja	Ja (30%)	Ja (20%)	Nee
Exploitatie	Nee	Nee	Nee	nee

Hoofdstuk 5 **Truckparkings**

Voor alle drie de landen is de conclusie te trekken dat er een tekort is aan truck parkeerplekken. Er worden verschillende initiatieven genomen om het tekort in de toekomst te verminderen.

Duitsland

Duitsland telt elke 5 jaar het aantal trucks op locaties voor een periode van 3 dagen. Op basis hiervan wordt bepaald hoeveel plekken er nu en in de toekomst nodig zijn. In 2018 werd de laatste telling gehouden waarbij er 94.000 trucks geteld werden, inclusief de Autohöfe. 74.000 hiervan stonden op de rustwegen langs de snelweg. Totaal zijn er maar 52.000 parkeerplaatsen voor trucks, dit betekent dat er in 2018 al een tekort was van 22.000 parkeerplaatsen voor trucks. Er wordt daarom door Autobahn GmbH fors ingezet op het uitbreiden van het aantal truckparkeerplaatsen op de (bestaande) verzorgingsplaatsen, zo moeten er alleen al in de regio Westfalen in de komende jaren 1.000 plaatsen bijkomen. Het uitbreiden van de huidige verzorgingsplaatsen of nieuwe verzorgingsplaatsen toevoegen is vaak wel lastig vanwege regelgeving en protesten vanuit de buurt.

Om beter gebruik te maken van de beschikbare capaciteit wordt er geëxperimenteerd met 'compact parkeren'. Hierbij parkeren 3 trucks in één parkeerlaan. Een andere oplossing waar Autobahn GmbH naar kijkt is om betere (digitale) informatie beschikbaar te stellen voor beschikbare parkeerplaatsen.

Figuur 5.1 Uitbreiding truckparkeergelegenheid Raststätte "Am Haarstrang"



Langs de snelwegen gelden er op de verzorgingsplaatsen geen restricties voor wat betreft de parkeerduur voor trucks. In verband met de strenge Duitse privacywetgeving zijn deze locaties niet uitgerust met camera's, ook zijn de locaties niet afgesloten met een hek.

Daarnaast kent Duitsland private truckparkings, vaak gecombineerd met een Autohof. Autobahn GmbH heeft daar, als wegbeheerder, in principe geen bemoeienis met deze locaties en stelt daar geen eisen aan. Op deze private truckparkings is het aan de exploitant om parkeerdurrestricties, betaald parkeren en beveiliging/toegangscontrole in te voeren.

Bij de benodigde uitbreiding van de truckparkeercapaciteit kijkt de Duitse overheid (Bundesministerium für Digitales und Verkehr) nu ook naar dergelijke locaties in de omgeving (binnen 3 km) van de snelwegen. Er is een subsidieprogramma ingericht (90 miljoen euro in periode 2021-2024) wat gebruikt kan worden voor aanleg van nieuwe of uitbreiding/ombouw van bestaande locaties. Locaties moeten minimaal voor 10 jaar aangelegd worden en nieuwe locaties bestaan uit minimaal 30 parkeerplaatsen. Ook dient er voldoende sanitair aanwezig te zijn en moet de actuele bezettingsgraad geregistreerd en online beschikbaar zijn.

Frankrijk

Frankrijk beschikt op het concessienetwerk over ruim 31.000 truck parkeerplaatsen. Op dit moment ontstaat er een krapte in het aantal truck parkeerplaatsen. Er lopen gesprekken met het concessiebedrijven om vijftien nieuwe beveiligde truck parkeerlocaties te realiseren. In totaal moet dit resulteren in iets meer dan 1.600 truck parkeerplaatsen. Daarnaast werken de concessiebedrijven aan een inschatting van de toekomstige behoefte voor parkeergelegenheid. De nieuwe doelstellingen voor het realiseren van truckparkings worden in 2024 verwacht.

In Frankrijk zijn de maximale parkeertijden beperkt tot 24 of 48 uur, afhankelijk van het traject en de periode. Het is alleen onbekend of dit bewaakt of gemonitord wordt door de overheid.

Los van de truckparkings op het concessienetwerk kent Frankrijk ook diverse private truckparkings (gelegen op afstand van het snelwegennetwerk). In de schriftelijke reactie vanuit Frankrijk op de vragenlijst zijn daar verder geen details over gegeven.

Vlaanderen

Het huidige aanbod aan truckparkeerplaatsen op de dienstzones in Vlaanderen is 2.253 plaatsen. Het is bekend dat dit onvoldoende is voor de huidige vraag, maar hoeveel het tekort is, is niet bekend. Vlaanderen is bezig met een studie om het tekort in het huidige aanbod van truck parking in kaart te brengen. Dit resulteert uiteindelijk in een maatregelencatalogus om de tekorten tegen te gaan en de stakeholders aan hun verantwoordelijkheid te houden. De maatregelen zijn bijvoorbeeld: het beter gebruiken van de huidige infrastructuur, ITS-oplossingen in de cabine of dubbelgebruik van parkeerterreinen van bedrijven indien dit mogelijk is. De studie leidt uiteindelijk tot een visie die als voorstel wordt voorgelegd aan de regering.

In 2021 is er een overeenkomst gesloten om alle dienstzones langs de snelwegen te voorzien van camerabewaking voor de veiligheid van vrachtwagenchauffeurs, met name vanwege de problematiek met immigranten die proberen in te klimmen op vrachtwagens met bestemming Groot-Brittannië (dit speelt met name op truckparkings rond Brussel en op de routes naar de ferry-havens).

In het verleden heeft Vlaanderen er ook voor gekozen om een tender uit te schrijven voor realisatie van een beveiligde truckparking op een verzorgingsplaats. Dit leidde tot 4 locaties langs de E17 waarvan 2 onbemande locaties (met alleen sanitair, maar geen overige voorzieningen). De andere 2 waren gecombineerd met een volledig uitgeruste verzorgingsplaats. De vorm van onbemande beveiligde truckparking is geen succes gebleken (o.a. schade, migrantenproblematiek) en deze zijn opgeheven. De locaties in combinatie met een complete verzorgingsplaats zijn nog wel in gebruik. Overigens staan chauffeurs hier de eerste 24 uur gratis (daarna €15/24h).

Buiten het hoofdwegennet zijn er nog enkele private truckparkings, een goed overzicht hiervan ontbrak echter bij de geïnterviewden en het creëren daarvan is onderdeel van een lopende studie van de Vlaamse overheid.

Wallonië

Op de verzorgingsplaatsen in Wallonië zijn in totaal zo'n 3.500 (openbare) truckparkeerplaatsen beschikbaar. In het interview is aangegeven dat dit waarschijnlijk voldoende voor de huidige vraag naar truckparkeren. Wel wordt aangegeven dat er langs de grens in de weekenden capaciteitsgebrek is, dit vanwege de weekendrijverboden in buurlanden (m.n. Duitsland).

In het interview is aangegeven dat er nog geen duidelijk beleidskader is waarvan uit gehandeld wordt met betrekking tot truckparkeren en de rol van de verzorgingsplaatsen daarin. Dit leidt er in de praktijk toe dat het voorzieningenniveau niet overal op orde is. Zo heeft de grote verzorgingsplaats op de Frans-Belgische grens (langs de A8) ruim 200 plaatsen (totaal, in beide rijrichtingen) voor trucks die daar kunnen parkeren/overnachten maar zijn er geen voorzieningen zoals sanitair. Van een volwaardige (hoewel niet betaald/omheind) truckparking is dan geen sprake.

Daarnaast is er in de buurt van de luchthaven Luik een private (betaalde) truckparking met 200 plaatsen. Dit lijkt (gecheckt met truckparkingeurope.com) de enige betaalde/beveiligde truckparking in Wallonië te zijn.

Conclusies

Truckparkeren blijkt in alle drie de onderzochte landen een lastig op te lossen probleem. In alle drie landen heeft de truckparkeercapaciteit de groei van het wegverkeer en de veranderende vraag naar truckparkeren (o.a. vanwege regelgeving) niet bij kunnen houden en zijn er tekorten.

In alle drie de landen lijken er verder geen/beperkt beperkingen opgelegd te worden aan truckparkeren op verzorgingsplaatsen. In de schriftelijke reactie vanuit Frankrijk werd aangegeven dat er een maximale parkeerduur is (24 of 48 uur) maar het is niet duidelijk of hier actief op gehandhaafd wordt. In België en Duitsland is er geen maximale parkeerduur. Parkeren is in alle landen ook gratis voor chauffeurs en toegang is ook vrij (geen slagboom). Alleen Vlaanderen heeft geëxperimenteerd met het realiseren van betaalde en beveiligde truckparkings op (een deel van de) verzorgingsplaatsen. Van de vier gerealiseerde locaties zijn alleen de twee bemande locaties (op vzw's met tank en horeca) nog in gebruik, de onbemande locaties bleken geen succes.

Om het aanbod aan truckparkeerplaatsen te vergroten kiezen de drie landen een route waarbij ook de verzorgingsplaatsen een belangrijke rol spelen. Zowel Frankrijk, België als Duitsland kennen verzorgingsplaatsen met veel truckparkeergelegenheid. Bovendien lijkt er, minder dan in Nederland, de wens om verzorgingsplaatsen met name in te zetten voor korte rust en de lange rust op private truckparkings (in de buurt van de snelweg) te laten plaatsvinden.

Wel blijkt, m.n. in Frankrijk en Duitsland, dat er grenzen zijn aan hoeveel truckparkeercapaciteit te realiseren is op verzorgingsplaatsen. Beide landen stimuleren de uitbreiding van truckparkeercapaciteit op private truckparkings, in ieder geval Duitsland stimuleert dit ook financieel.

Het aanbod van private truckparkings (in de buurt van het hoofdwegennet) is vanuit de interviews niet duidelijk in beeld gekomen. Duitsland kent een groot aantal Autohöfe, vaak vlakbij een op/afrit die een combinatie bieden van tanken/horeca/shop en parkeren. Een aantal van deze locaties heeft ook een gedeelte voor beveiligde/bewaakte truckparkings. Frankrijk kent ook private truckparkings maar niet duidelijk is wat de capaciteit daarvan is. In Vlaanderen en Wallonië is het aanbod beperkt en is er vanuit de overheid ook nog weinig zicht op, in Vlaanderen wordt hier o.a. momenteel wel actief onderzoek naar gedaan en dit moet ook leiden tot een Vlaamse visie op truckparkeren.

Bijlage 1 Interviewverslag Frankrijk

Land	Frankrijk
Geïnterviewde organisatie	Ministère de la Transition énergétique - Direction des mobilités routières
Geïnterviewde personen	Chef du bureau des services aux usagers et de la comodalité
Interviewdatum	23 mei 2022 (enkel schriftelijke reactie)

Transitie naar Zero Emission

1 Wat is het beleid met betrekking tot het wegennet en weggerelateerde diensten?

- a Hoe is uw wegsysteem georganiseerd?**
- b Welke weggerelateerde diensten onderscheiden jullie?**

In de Franse wegenverkeerswet is opgenomen dat de concessionarissen ervoor moeten zorgen dat op het wegennet diverse brandstoffen/energiedragers beschikbaar zijn voor de gebruikers. Welke brandstoffen aangeboden moeten worden is ook geregeld, een energiebron moet aangeboden worden als gedurende twee opeenvolgende jaren meer dan 1,5% van de nieuw geregistreerde voertuigen deze energiebron gebruikt of als meer dan 5% van de in omloop zijnde voertuigen deze gebruikt. Nadat een van bovenstaande drempels wordt gehaald moeten partijen uiterlijk binnen drie jaar deze energiebron aanbieden

Het aantal brandstofpunten is afhankelijk van de verkeersdrukte in dat gebied. Genoemde wetgeving regelt ook de andere voorzieningen die moeten worden aangeboden. Ongeveer elke 50 km dienen er verschillende services aangeboden te worden, waaronder: de verkoop van voedsel, toiletten en douches, deze laatste zijn bestemd voor vrachtwagenchauffeurs.

2 Is er actief beleid voor het stimuleren van (extra) infrastructuur voor elektrisch laden of alternatieve brandstoffen langs de snelwegen?

Ja, gezien de hierboven genoemde drempel betekent dit dat per 1/1/2023 op alle verzorgingsplaatsen laadinfra beschikbaar moet zijn. Dit wordt ook financieel ondersteunt, er is subsidie beschikbaar om de aansluitkosten (op het elektriciteitsnetwerk) tot 75% te vergoeden en een subsidie (tot 30%) op de installatie van laadinfra.

3 Welke doelen zijn er m.b.t. tot de beschikbaarheid van locaties voor alternatieve brandstoffen (ook in relatie tot de EU Alternative Fuels Infrastructure Regulation)?

Zoals hierboven aangegeven gelden er wettelijke normen die regelen welke brandstoffen/energiedragers aangeboden moeten worden langs het wegennet.

4 Bij actief beleid: wordt de realisatie van infrastructuur door de overheid geïnitieerd en gepland of is de rol van de overheid beperkt tot het uitgeven van vergunningen?

5 Bij actief beleid: Hoe worden de rechten om laadinfrastructuur aan te bieden verdeeld over belanghebbende partijen (veiling, licenties, tender, anders)?

Dit is dus onderdeel van de concessieovereenkomsten voor de exploitatie van de snelwegen. Deze concessionarissen bepalen vervolgens hoe zij de laadinfra aanleggen. Zij doen dat in de regel door het uitschrijven van tenders voor één of meerdere locaties waarop door laadinfra-exploitanten kan worden ingeschreven. Zo heeft het Nederlandse Fastned dit jaar al meerdere tenders gewonnen en heeft inmiddels 31 locaties in exploitatie (of in ontwikkeling).

6 Hoe organiseert u de beschikbaarheid van voldoende gridcapaciteit?

Tot op heden is de aanleg/uitbreiding van het elektriciteitsnetwerk (zodat concessionarissen daar hun laadinfra op kunnen aansluiten) uitgevoerd door de Franse netbeheerders Enedis (95% van netwerk) en RTE (hoogspanningsnet, vergelijkbaar wellicht met TenneT).

7 Worden de rechten om diensten (retail, restaurant, shop) aan te bieden op rustplaatsen gecombineerd in een vergunning/contract/licentie om brandstoffen aan te bieden of worden ze gescheiden gegund?

Dit is allemaal onderdeel van dezelfde concessie, die dus wordt uitgevoerd door de verschillende concessiebedrijven voor het snelwegennet.

8 Hoe is het beleid geformuleerd rondom weggerelateerde diensten (specifiek de combinatie of scheiding tussen exploitatierechten voor verschillende diensten, om te voldoen aan de relevante EU-voorschriften (Services Directive))

Zoals hierboven aangegeven wordt dat voor het snelwegennet via de gebruikelijke concessies geregeld.

9 Staan jullie meer dan één aanbieder per locatie toe om eenzelfde dienst aan te bieden?

Nee, wel kunnen er verschillende aanbieders actief zijn op een verzorgingsplaats, maar deze zijn dan actief als subcontractor van de concessionaris en bieden dan ook verschillende diensten aan.

10 Is er beleid met betrekking tot de transitie van aanbod van voornamelijk fossiele brandstoffen naar rustplaatsen die alleen zero emissie voertuigen toelaten? Welke rol speelt de overheid daarbij, en welke rol private partijen?

Het beleid tot op heden is om de verschillende brandstoffen (dus fossiel en duurzaam) aan te bieden op de verzorgingsplaatsen. Wel wordt er, gezamenlijk met belanghebbende, gewerkt aan een herziening van het meerjarenprogramma van energie. Wat dit betekent in het licht van deze vraag is nog niet bekend.

Truckparkings

1 Zijn er zowel publieke als private Truckparkings?

Ja, beide type truckparkings zijn aanwezig op of nabij het snelwegennetwerk in Frankrijk.

2 Is er een specifiek beleidsdoel om voldoende truckparkings te realiseren, voor veilig en zeker parkeren?

Er lopen op dit moment gesprekken met het bedrijfsleven om een vijftiental nieuwe beveiligde parkings te realiseren, op het zilver-niveau. In totaal moet dit iets meer dan 1.600 parkeerplaatsen opleveren. Daarnaast werken ook de concessiebedrijven aan een inschatting van de toekomstige behoefte aan parkeergelegenheid. Nieuwe doelstellingen met betrekking tot dit thema worden verwacht in de loop van 2024.

3 Hoeveel truckparkings zijn er in het geheel en hoeveel individuele parkeerplekken zijn er? Gebruikt u een bepaalde rekenmethode/ratio om het benodigde aantal te berekenen? Is dit nu voldoende voor het aantal chauffeurs? En in de toekomst?

Op dit moment, volgens link naar meegestuurd Excelbestand, zijn er op/langs de snelwegen in de concessies ruim 31.000 truckparkeerplaatsen.

Er wordt niet aangegeven of er een ratio gehanteerd wordt om het aantal benodigde plaatsen te berekenen, wel wordt hiervoor gebruik gemaakt van data over de bezettingsgraad, verkeersprognoses en enquêtes onder betrokken partijen.

Op dit moment treedt verzadiging op (krapte) maar de verwachting is dat het gevoerde beleid er voor zal zorgen dat er een bevredigend aanbod van truckparkeerplaatsen is.

4 M.b.t. langparkeren, worden deze onder concessie gegeven of zijn ze volledig privaat eigendom? Hoelang duurt een concessie?

- **Welke verantwoordelijkheid heeft de regering, en welke de private partij?**
- **Waar worden truckparkings aangelegd (publieke of private grond, langs snelwegen of onderliggend wegennet?)**

De truckparking lang het concessienetwerk worden rechtstreeks geëxploiteerd door de concessionarissen en vallen dus onder de 'normale' concessie. Andere truckparkings, in de nabije omgeving van het concessie-netwerk, worden door (andere) private partijen ontwikkeld, als daar vanuit de regio voldoende vraag naar is.

De concessionarissen zijn aansprakelijk voor aanleg, onderhoud en beheer. Daarbij gaat het dan ook alleen om locaties die gelegen zijn op de verzorgingsplaatsen langs het concessienetwerk. Er zijn vanuit Frankrijk geen gegevens verstrekt over de private parkings.

5 Worden er minimumeisen gesteld aan faciliteiten? Zo ja, welke?

In de wet is geregeld welke diensten moeten worden aangeboden op de verzorgingsplaatsen. Er gelden twee type verzorgingsplaatsen, type 1 (routes met >15.000 voertuigen/dag) en type 2 voor traject met minder voertuigen.

Op de Type 1 locaties moeten bijvoorbeeld gratis toiletten en douches aangeboden worden en is er een foodservice.

Ook moet op deze locatie voor elke brandstofsoort ook een pomp zijn voor vrachtwagens, tenzij de minister, op verzoek van aanbieder, aangeeft dat dat (nog) niet nodig is (BCI: dat kan bijvoorbeeld relevant zijn voor laadinfra voor vrachtwagens waar op dit moment nog weinig vraag naar is).

6 Houdt de regering actief bij hoeveel aanbod er is voor langparkeren?

7 Kennen kortparkeergebieden een maximale parkeertijd?

Op het concessie-netwerk zijn de maximale parkeertijden beperkt tot 24 of 48 uur, afhankelijk van het traject en de periode. Er wordt aangegeven dat de overheid dit bewaakt, maar niet of er actief gemonitord wordt.

Bijlage 2 Interviewverslag Duitsland

Land	Duitsland
Geïnterviewde organisatie	Autobahn GmbH
Geïnterviewde personen	teamleider innovatieve planning en constructie bij de afdeling innovatie. teamleider laadinfrastructuur en projectleider snel-laadlocaties bij Autobahn GmbH.
Interviewdatum	31 mei 2022

Transitie naar Zero Emission

1 Wat is het beleid met betrekking tot het wegennet en weggerelateerde diensten?

a Hoe is uw wegsysteem georganiseerd?

b Welke weggerelateerde diensten onderscheiden jullie?

Autobahn GmbH is in 2017 opgericht als aparte organisatie, verantwoordelijk voor aanleg en beheer van wegen. Tot 2017 waren 16 deelstaten daar verantwoordelijk voor. De werknemers van Autobahn zijn geen ambtenaren meer. Vanaf 2021 is Autobahn beheerder, maar de werknemers komen van de deelstaten, waar ze veel ervaring hebben opgedaan met de werkzaamheden.

Autobahn beheert 13.000 km Autobahn, 28.000 bruggen en 500 tunnels. Het kent 10 divisies, met elk hun eigen beheerregio in Duitsland. Autobahn is verantwoordelijk voor aanleg en onderhoud, ook van de groenstroken en winteronderhoud (strooien).

Naast Autobahnen zijn er deelstaatwegen (Bundesstrassen) (beheer bij de deelstaten) en land- en stadswegen (beheer bij de steden)

Langs de hoofdwegen kent Autobahn twee type verzorgingsplaatsen. Allereerst 1500 onbeheerde verzorgingsplaatsen, waarvan 1300 ook met een toiletgebouw. Deze verzorgingsplaatsen zijn volledig in beheer bij Autobahn.

Daarnaast zijn er 391 beheerde verzorgingsplaatsen. Op deze verzorgingsplaatsen is een private beheerder actief voor het uitbaten van tankstation en horeca. Van de 391 locaties zijn er 48 zonder tankstation.

Dicht bij de snelwegen liggen er ook nog eens 900 beheerde locaties met tankstation, horeca en parking. Deze Autohöfe zijn private initiatieven en zijn ook niet gelegen op gronden van Autobahn GmbH.

2 Is er actief beleid voor het stimuleren van (extra) infrastructuur voor elektrisch laden of alternatieve brandstoffen langs de snelwegen?

Overheid bood financiële steun aan bedrijven voor het aanleggen van laadpunten (geen snellaadpunten). Dit ging niet snel genoeg, dus sinds 2021 is er een snellaadwet, die het de regering mogelijk maakt om extra (financieel) te stimuleren, zowel langs de Autobahn als daarbuiten.

Voor bedrijven zijn er twee programma's:

a om 1000 laadpunten te realiseren op de 200 onbeheerde locaties

b meer dan 3000 laadpunten op de 391 beheerde locaties met tankstation.

Het Deutschlandnet omvat de 200 onbeheerde locaties en daarnaast nog 900 locaties buiten de Autobahn. Autobahn GmbH is niet betrokken bij die 900 locaties.

- 3 Welke doelen zijn er m.b.t. tot de beschikbaarheid van locaties voor alternatieve brandstoffen (ook in relatie tot de EU Alternative Fuels Infrastructure Regulation)?**
- 4 Bij actief beleid: wordt de realisatie van infrastructuur door de overheid geïnitieerd en gepland of is de rol van de overheid beperkt tot het uitgeven van vergunningen?**
- 5 Bij actief beleid: Hoe worden de rechten om laadinfrastructuur aan te bieden verdeeld over belanghebbende partijen (veiling, licenties, tender, anders)?**

De snellaadwet geeft huidige exploitanten de mogelijkheid om laadinfra aan te leggen, maar alleen als er al een tankstation is. Doel is: eind 2025: snellaadmogelijkheid op elke 10 minuten rijden (15 – 30 km). Het probleem hierbij is het vinden van bedrijven die groot genoeg zijn om deze opgave (zoveel en zo snel) uit te voeren. Voor de 200 locaties worden 6 bedrijven via een tender gekozen (het aantal van 6 is door het ministerie bepaald) om 32 tot 34 gebieden elk van laadinfra te voorzien. Deze gebieden liggen binnen elk perceel verspreid door het land en dus niet geografisch geclusterd.

Voor de 391 bestaande beheerde locaties kunnen de exploitanten (8 bedrijven) dit zelf regelen. Zij hebben een contract om 20 laadpunten in 2023 te hebben gerealiseerd.

Er is alleen beleid voor elektrisch laden. Er lopen kleine pilots met andere alternatieve brandstoffen, maar daar is nog geen beleid voor. Er moet worden voldaan aan de AFIR-richtlijnen.

6 Hoe organiseert u de beschikbaarheid van voldoende gridcapaciteit?

Dat is een uitdaging. Voor de meeste locaties is het geen probleem, maar er zijn ook gebieden waar nieuwe infrastructuur moet worden aangelegd; een proces van 2 à 3 jaar. Het tekort aan capaciteit kan worden veroorzaakt door intensief gebruik (bijv. in steden) of door onvoldoende kwaliteit van het net.

Autobahn is verantwoordelijk voor de beschikbaarheid van elektriciteit, de transformatoren worden geleverd door de contractanten, die ook verantwoordelijk zijn voor de infra achter de trafo's.

Bij de 900 locaties buiten de Autobahnen moeten de contractanten zelf ook voor de beschikbaarheid van elektriciteit zorgen. Ze hebben een bepaald gebied toegewezen gekregen en moeten de infrastructuur binnen dat gebied aanleggen. Ze mogen niet bij de truckparkeerplaatsen aanleggen, maar een plek dicht bij een benzinstation is eenvoudig te realiseren.

7 Worden de rechten om diensten (retail, restaurant, shop) aan te bieden op rustplaatsen gecombineerd in een vergunning/contract/licentie om brandstoffen aan te bieden of worden ze gescheiden gegund?

Voor de 200 locaties worden 6 verschillende bedrijven via een tender gekozen (het aantal van 6 is door het ministerie bepaald) om 32 tot 34 gebieden verdeeld over Duitsland elk van laadinfra te voorzien. Dit betreft dus locaties waar tot op heden geen voorzieningen waren en de tender betreft ook alleen het aanbieden van laadinfra, het is op deze locaties niet toegestaan ook andere diensten aan te bieden.

Op de 391 locaties die reeds beheerd worden zijn de bestaande exploitanten (in totaal 8 verschillende partijen) verantwoordelijk voor de uitrol van laadinfra. Zij hebben een contract om 20 laadpunten in 2023 te hebben gerealiseerd.

8 Geldt vraag 7 ook voor locaties langs nationale snelwegen?

Deze zijn niet in beheer bij Autobahn GmbH, in het interview is daar dan ook niet op ingegaan.

9 Hoe is het beleid geformuleerd rondom weggerelateerde diensten (specifiek de combinatie of scheiding tussen exploitatierechten voor verschillende diensten, om te voldoen aan de relevante EU-voorschriften (Services Directive)?

10 Staan jullie meer dan één aanbieder per locatie toe om eenzelfde dienst aan te bieden?

Nee, op een locatie wordt een dienst slechts door één partij aangeboden. Wel kan het zijn dat op een locatie verschillende exploitanten actief zijn, maar dan wel voor verschillende diensten. De exploitatie van de laadinfra, voor wat betreft de 391 beheerde locaties, maakt altijd deel uit van het contract met de exploitant van het tankstation (deze kan uiteraard wel een onderaannemer inschakelen).

11 Is er beleid met betrekking tot de transitie van aanbod van voornamelijk fossiele brandstoffen naar rustplaatsen die alleen zero emissie voertuigen toelaten? Welke rol speelt de overheid daarbij, en welke rol private partijen?

De 391 beheerde locaties houden waarschijnlijk een tankstation voor de komende 10 jaar. Er zullen de komende jaren dan ook geen tenders (voor de beheerde locaties) worden uitgezet waarin fossiel geen plaats meer heeft. Het is aan de exploitanten om te beslissen welke energiedragers in welke mate ze aanbieden. Op dit moment mogen ze gebruik maken van extra (parkeer)ruimte voor het plaatsen van de laadpalen, misschien dat in de toekomst dit weer op hun eigen terrein kan plaatsvinden (als vervanging van brandstofpompen). Wel moet de noodzaak voor het gebruik van extra ruimte worden aangetoond en er moet voor worden betaald (als percentage van geleverde kWh)

Op de onbeheerde locaties krijgen de (6) exploitanten financiering om de infrastructuur aan te leggen. Exploitanten betalen vervolgens een vergoeding per geleverde kWh aan Autobahn GmbH.

Truckparkings

1 Zijn er zowel publieke als private Truckparkings?

2 Is er een specifiek beleidsdoel om voldoende truckparkings te realiseren, voor veilig en zeker parkeren?

Langs het snelwegennet zijn er de verschillende type verzorgingsplaatsen (beheerd en onbeheerd). Op deze locaties kunnen vrachtwagenchauffeurs terecht en gelden er geen restricties voor wat betreft parkeerduur, wel geldt uiteraard de EU wetgeving rond rij- en ruststijden (handhaving door politie en niet door Autobahn GmbH). Deze locaties zijn, i.v.m. privacywetgeving, niet uitgerust met camera's. Daarnaast bestaat de mogelijkheid voor bedrijven om een locatie aan te bieden buiten de Autobahn; de Autohöfe. Op Autohöfe van private partijen mogen wel camera's worden geplaatst, ook kunnen er restricties gelden voor parkeerduur of zijn er parkeerkosten.

3 Hoeveel truckparkings zijn er in het geheel en hoeveel individuele parkeerplekken zijn er? Gebruikt u een bepaalde rekenmethode/ratio om het benodigde aantal te berekenen? Is dit nu voldoende voor het aantal chauffeurs? En in de toekomst?

Elke 5 jaar worden op elke locatie 3 dagen trucks geteld. Op basis daarvan wordt uitgerekend hoeveel plekken er (in de toekomst) nodig zijn. Bij de laatste telling in 2018 werden iets meer dan 94.000 trucks geteld, inclusief de Autohöfe. 74.000 daarvan stonden op de rustplekken langs de snelweg. Maar er zijn slechts 52.000 parkeerplaatsen. Ongeveer 22.000 trucks staan vlak achter een andere truck. Formeel mag je zo niet parkeren, maar het wordt gedoogd als je vlak achter een andere truck parkeert en zijn plek inneemt zodra hij vertrekt.

Er is dus een tekort aan plaatsen, maar uitbreiding is lastig vanwege regelgeving en protesten vanuit de buurt.

Er zijn pilots met 'compactparkeren' van 3 trucks in één 'parkeerlaan'. Autobahn wil het parkeerprobleem aanpakken door bijv. betere (digitale) informatie over beschikbare parkeerplaatsen.

4 M.b.t. langparkeren, worden deze onder concessie gegeven of zijn ze volledig privaat eigendom? Hoelang duurt een concessie?

- **Welke verantwoordelijkheid heeft de regering, en welke de private partij?**
- **Waar worden truckparkings aangelegd (publieke of private grond, langs snelwegen of onderliggend wegennet?)**

5 Worden er minimale eisen gesteld aan faciliteiten? Zo ja, welke?

In FGV worden richtlijnen besproken en uitgevaardigd over eisen aan truckparkeerplaatsen rond veiligheid. Naast de wettelijke eisen stelt Autobahn zelf geen eisen.

Op beheerde locaties is de beheerder verantwoordelijk voor sanitair e.d, op de truckparkeerplaatsen (langs de snelwegen) en onbeheerde locaties is Autobahn GmbH verantwoordelijk voor het onderhoud (van het groen). Sommige beheerders huren externe partijen in.

Op onbeheerde locaties zijn over het algemeen geen douches aanwezig, wel vaak toiletten. Wellicht verandert dat als er in de toekomst meer aanbod voor truckchauffeurs moet komen.

Met betrekking tot de Autohöfe (dus buiten het Autobahn netwerk) stelt de overheid en/of Autobahn GmbH geen eisen. Ook ondersteunt de overheid deze initiatieven niet middels subsidies e.d.

6 Houdt de regering actief bij hoeveel aanbod er is voor langparkeren?

Zie antwoord op vraag 3.

7 Kennen kortparkeergebieden een maximale parkeertijd?

Op de verzorgingsplaatsen op het Autobahn netwerk zijn er geen kortparkeer-gebieden en geldt er ook geen maximale parkeertijd.

Bijlage 3 Interviewverslag Vlaanderen

Land	België - Vlaanderen
Geïnterviewde organisatie	Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken
Geïnterviewde personen	Beleidsmedewerker goederenvervoer Concessiebeheerder Vlaams gewest
Interviewdatum	23 mei en 3 juni

Transitie naar Zero Emission

1 Wat is het beleid met betrekking tot het wegennet en weggerelateerde diensten?

a Hoe is uw wegsysteem georganiseerd?

Er wordt onderscheid gemaakt tussen verzorgingsplaatsen voor vrachtvervoer en voor personenvervoer, hoewel de andere vervoersvorm er ook gebruik van mag maken. 2/3 van de parking wordt gericht op die ene gebruiker, 1/3 op de andere. Op een locatie ligt een bestek van één gebruiker, om onderlinge wrijving te voorkomen.

In Vlaanderen zijn 72 verzorgingsplaatsen, waarvan op ongeveer 40 een concessieovereenkomst is gesloten over parking en diensten. 13 plaatsen hebben alleen laadinfrastructuur.

Aansluitkosten op deze 13 locaties zijn vaak wel een probleem. De exploitant is namelijk zelf financieel verantwoordelijk voor de aansluiting op het hoofdnet (alleen de eerste 400 m kabel vanaf hoofdleiding is verantwoordelijkheid van energieleverancier/netbeheerder), wat hun ongeveer €100,- per meter kabel kost. Rendabele exploitatie is dan vaak lastig waardoor animo voor deze locaties tegenvalt. Laadinfrastructuur alleen is vrijwel niet rendabel te krijgen, want thuisladen is goedkoper en mensen kennen de prijs voor thuis laden.

Voor verzorgingsplaatsen geldt een concurrentiebeding waarin wordt geregeld dat de eerstvolgende aanbieder van brandstof minimaal een bepaald aantal kilometer verder ligt. Concessies gelden voor 20 jaar. (10 jaar geleden was dit 30 jaar).

Een parking bestaat uit 3 delen:

- Meest rechts (in de rijrichting) ligt de parkeergelegenheid voor rust, in het midden de exploitatie en meest links is voor eventueel andere aanbieders. Voor de vrachtwagenparkings kan in een later stadium worden gedacht aan laadinfra. Forensen- en personenparkings zijn het best ingericht voor (toekomstige) laadinfra. Volgens de wet mag je geen andere toegang hebben dan via de snelweg. Verwacht wordt dat dat in de toekomst wel mogelijk gaat worden, om bijv. een overslagpunt te realiseren (mobiliteitshub).

b Welke weggerelateerde diensten onderscheiden jullie?

Parkeren (personenauto's en trucks op eigen stuk), shop, tanken en opladen.

2 *Is er actief beleid voor het stimuleren van (extra) infrastructuur voor elektrisch laden of alternatieve brandstoffen langs de snelwegen?*

4 à 5 jaar bezig met oproepen te organiseren (samen met Nederland). Bij de snellaadplaatsen komt een tegemoetkoming in de kosten voor netuitbreiding: elektriciteit en middenspanningscabines. Bedrijven betalen dan ongeveer 60 % van de aansluitkosten, voldoende om 1 MVA aan te nemen, daarna kan dan worden uitgebreid. Als een concessie afloopt moet de volgende concessiehouder de bijbehorende verplichtingen (bijv. personeel) overnemen.

3 *Welke doelen zijn er m.b.t. tot de beschikbaarheid van locaties voor alternatieve brandstoffen (ook in relatie tot de EU Alternative Fuels Infrastructure Regulation)?*

Binnen twee jaar oproepen doen om op alle strategische locaties langs de snelwegen snelladers te hebben, 2 aansluitingen van 150 kWh. Binnen een straal van 25 kilometer moet een ultrasnellader beschikbaar zijn. De verwachting is dat dit met de huidige oproepen min of meer gerealiseerd gaat worden.

Vlaanderen wil vasthouden aan één partij per locatie. Voor diensten die nu wettelijk verplicht worden, maar nog niet aanwezig zijn worden subsidies aangeboden.

4 *Bij actief beleid: wordt de realisatie van infrastructuur door de overheid geïnitieerd en gepland of is de rol van de overheid beperkt tot het uitgeven van vergunningen?*

In bestaande concessies is geen verplichting om laadinfrastructuur aan te bieden. Het wordt wel gestimuleerd. Bestaande concessies kunnen alleen tegen hoge kosten worden opengebroken. Daarom wordt met subsidies gewerkt, wat wel succesvol is. In nieuwe concessies zit de verplichting van laadinfrastructuur wel. Daar moeten ultrasnelladers worden voorzien met 40 cpe (Charge Point Equivalent), 2 laadpalen van 350 kW met elk twee aansluitingen van 150 kW. Er moeten 30.000 CPE worden gerealiseerd voor 2025 (Er zijn nu ongeveer 10.000).

5 *Bij actief beleid: Hoe worden de rechten om laadinfrastructuur aan te bieden verdeeld over belanghebbende partijen (veiling, licenties, tender, anders)?*

6 *Hoe organiseert u de beschikbaarheid van voldoende gridcapaciteit?*

7 *Worden de rechten om diensten (retail, restaurant, shop) aan te bieden op rustplaatsen gecombineerd in een vergunning/contract/licentie om brandstoffen aan te bieden of worden ze gescheiden gegund?*

Er worden tenders geplaatst en de winnaar krijgt een concessie voor 20 jaar. Er wordt gestreefd naar één partij per locatie. Criteria bij beoordeling concessieaanvragen zijn:

- Belangrijkste criterium is de architecturale inpassing in het landschap
- Beheer/onderhoudsplan
- Cijns: betaling per kWh (nu € 0,005)

Op basis van maandelijkse overzichten van tank- en laadrealisatie per locatie, die nu worden versterkt, wordt ingeschat wat de verwachte opbrengst per locatie zal worden.

Een concessie wordt afgegeven voor beide zijden van de weg, verbonden door een dienstweg (vaak een brug over de weg). Daardoor wordt efficiënt inzetten van personeel eenvoudiger. Er wordt vastgehouden aan het streven naar één concessiehouder per locatie die dus alle diensten op deze locatie aanbiedt.

8 Hoe is het beleid geformuleerd rondom weggerelateerde diensten (specifiek de combinatie of scheiding tussen exploitatierechten voor verschillende diensten, om te voldoen aan de relevante EU-voorschriften (Services Directive)?

In bestaande bestekken wordt de beheerder met subsidies gestimuleerd om hieraan te voldoen.

9 Staan jullie meer dan één aanbieder per locatie toe om eenzelfde dienst aan te bieden?

Er wordt gestreefd naar één partij per locatie, om onderlinge wrijving te voorkomen (Wie ruimt de rommel op?). Voor nieuwe concessies lukt dit niet altijd.

10 Is er beleid met betrekking tot de transitie van aanbod van voornamelijk fossiele brandstoffen naar rustplaatsen die alleen zero emissie voertuigen toelaten? Welke rol speelt de overheid daarbij, en welke rol private partijen?

Het is de bedoeling om de Vlaamse ruit (Leuven, Antwerpen, Brussel, Gent) van H2, LNG en CNG te voorzien. Hier wordt van marktwerking uitgegaan. CNG vooral via Colruijtlocaties, die vlak langs de snelweg liggen en die zelf ook CNG gebruiken. LNG wordt op twee plaatsen aangeboden. Dit gebeurt door een exploitant die afspraken heeft met een aantal bedrijven die bij hem komen tanken. Voorlopig wordt H2 nog niet vereist. Zodra de markt daar klaar voor is kun je bij het bieden op een concessie extra punten krijgen als je daar aandacht aan besteedt. Bij een nieuwe concessie wordt dan ruimte gereserveerd voor H2, maar het is aan de markt om dat aan te bieden.

Er wordt wel gewerkt aan laadinfrastructuur voor personen, maar niet aan laadinfrastructuur voor trucks. Daarvoor is te weinig vraag en er wordt verwacht dat trucks via overslagpunten en op eigen terrein zullen laden.

Dit jaar wordt een studie gestart naar hoe de transitie moet worden begeleid. De exploitatie zal heel anders worden en het is nog niet duidelijk hoe dit gaat uitpakken. De exploitatie is uiteindelijk de verantwoordelijkheid voor de concessiehouder. In Wallonië zoekt de concessiehouder een aannemer die de inrichting volgens wettelijke normen moet realiseren, maar de overheid betaalt de aanleg.

Nu is de verhouding van inkomsten 60% van brandstof, 40% van de shop. De inkomsten uit laadinfrastructuur zullen fors lager zijn, omdat mensen thuis of op locatie zullen laden. De concessie inkomsten voor de overheid lopen daardoor ook terug.

Truckparkings

1 Zijn er zowel publieke als private Truckparkings?

Ja, maar overheid houdt zich alleen bezig met de publieke truckparkings op de dienstzone (verzorgingsplaatsen) langs het hoofdwegennet.

2 Is er een specifiek beleidsdoel om voldoende truckparkings te realiseren, voor veilig en zeker parkeren?

Op dit moment heeft Vlaanderen geen beleid rondom truck parkeren. Er loopt een studie naar het huidige aanbod om de tekorten in kaart te brengen en om een maatregelcatalogus samen te stellen om de tekorten tegen te gaan en de stakeholders aan hun verantwoordelijkheid te houden. De studie moet leiden tot een visie, die als voorstel naar de regering wordt gestuurd.

3 Hoeveel truckparkings zijn er in het geheel en hoeveel individuele parkeerplekken zijn er?

Er zijn 72 dienstzones langs het hoofdwegennet, met 2253 parkeerplaatsen voor vrachtwagens. Dit is onvoldoende. Er wordt gedacht aan een behoefte aan 5000 plaatsen.

4 Gebruikt u een bepaalde rekenmethode/ratio om het benodigde aantal te berekenen?

Er is geen ratio/berekeningsmethode. De lopende studie is een eerste stap om de huidige situatie in kaart te brengen. Er wordt onderzocht wat de tekorten zijn, en er wordt gewerkt aan een maatregelcatalogus met mogelijke maatregelen om het tekort tegen te gaan. Denk hierbij aan: beter gebruik huidige infrastructuur, ITS-oplossingen in de cabine of dubbelgebruik van parkeerterreinen van bedrijven. Aan dubbelgebruik zitten echter veel haken en ogen: de ondergrond moet geschikt zijn, hoe regel je toegang tot (sanitaire) voorzieningen (van het bedrijf)? Hoe ga je om met verzekeringen (bijv. diefstal van lading?)

5 Is dit nu voldoende voor het aantal chauffeurs? En in de toekomst?

Er zijn 2253 parkeerplaatsen en er wordt gedacht aan een behoefte aan 5000 plaatsen. Maar dit is een niet door onderzoek onderbouwde aanname. Er is geen doelstelling voor nieuwe dienstzones buiten de snelwegen, omdat daar geen ruimte voor is.

Overdag is er geen parkeerprobleem. Vanaf de late namiddag wordt het druk. Er wordt op plaatsen geparkeerd waar dat niet is toegestaan; vluchtstrook, industrieterrein, wijk, langs lokale wegen. Dat kan tot onveilige situaties leiden (bijv. parkeren op de vluchtstrook). De boete voor verkeerd parkeren is veel lager dan die voor het niet voldoen aan de rij- en rusttijden. Het probleem wordt mede veroorzaakt door het toenemend aantal buitenlandse chauffeurs (uitgangspunt is dat Belgische chauffeurs eerder doorrijden naar huis).

6 M.b.t. langparkeren, worden deze onder concessie gegeven of zijn ze volledig privaat eigendom? Hoelang duurt een concessie?

Ongeveer de helft van de dienstzones langs de Vlaamse snelwegen is in concessie gegeven. De private partij legt dan ook het terrein aan en is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud. Deze concessielocaties betreffen altijd locaties met meerdere voorzieningen, dus naast parkeren ook horeca en/of tankstation. Concessies gelden voor 20 jaar. (10 jaar geleden was dit 30 jaar).

Vorig jaar is een raamovereenkomst gesloten om alle parkings te voorzien van camerabewaking; vooral ook met het oog op tegengaan van transmigratie. Op Westkerke en in omgeving Gent wordt hierop gecontroleerd door 5 teams van 2 personen met een hond, maar handhaving is onbegonnen werk.

- **Welke verantwoordelijkheid heeft de regering, en welke de private partij?**

Parkeren langs de snelweg in Vlaanderen valt onder de Vlaamse overheid. Handhaving door de politie valt onder federaal toezicht (arbeidswetgeving) en de gouverneur (provinciaal niveau) kan een parking alleen sluiten uit het oogpunt van veiligheid.

Een bewaakte truckparking is niet rendabel te exploiteren. In het weekend is het druk, maar door de week is het rustig, dus zoeken private partijen steun bij de overheid. Op Vlaams en federaal niveau bestaan hier geen subsidies voor. Truckparkings buiten het snelwegennet is geen prioriteit; er is geen ruimte voor (ruimtevrage ook voor woningen, scholen, e.d.)

- **Waar worden truckparkings aangelegd (publieke of private grond, langs snelwegen of onderliggend wegennet?)**

Om de 50 km langs het Vlaamse snelwegennet is een dienstzone. Dat is bij de aanleg van snelwegen al meegenomen. Om een vergunning om te starten te krijgen moet er voldoende ruimte zijn voor een TP. Er is geen kaart voor truck parkings langs het onderliggende wegennet.

Gemeenten zijn huiverig om zelf truckparkings aan te leggen, omdat ze daarvan een aanzuigende werking verwachten, die ze liever niet willen.

7 Worden er minimumeisen gesteld aan faciliteiten? Zo ja, welke?

Een aantal truckparkings heeft Europese certificering. Voor truckparkings met hek en camerabewaking moet worden betaald. Deze worden vooral gebruikt voor ladingen met een grote waarde.

Op private bewaakte terreinen moet minimaal 1 camera per 12 vrachtwagenparkeerplaatsen aanwezig zijn.

8 Houdt de regering actief bij hoeveel aanbod er is voor langparkeren?

Nee, al moet de eerder genoemde studie die momenteel uitgevoerd wordt hier wel een (eerste) beeld van geven.

9 Kennen kortparkeergebieden een maximale parkeertijd?

Initieel zijn de parkings voorzien voor de korte rust. Er is veel cabotageverkeer, uitgevoerd door bedrijven die een brievenbusfirma in bijv. Oost Europa hebben en die in België alleen parkeerruimte aanbieden aan hun buitenlandse chauffeurs. Er wordt gewerkt aan een visie op deze problematiek.

De (lange) weekendrust mag dus formeel niet worden genoten op de dienstzones, hierop wordt echter niet gehandhaafd.

Aanvullende informatie:

De landelijke overheid krijgt via een boetefonds de boetes binnen. Op de Vlaamse wegen is het veel drukker, en daar worden meer boetes gegeven (schatting 80 % van die boetes). De inkomsten worden via een verdeelsleutel uitgekeerd aan Vlaanderen, Wallonië en Brussel. Die verdeelsleutel zorgt voor enige ergernis in Vlaanderen.

Steven geeft aan dat Nederland vaak vooroploopt op het gebied van bereikbaarheid en hij wil graag resultaten van dit onderzoek ontvangen en cijfers over de Nederlandse situatie.

Tom de Bruijn is specialist in eisen en concessies voor truckparkings. Wallonië en Brussel zijn minder met vrachtwagenparkeren bezig dan Vlaanderen.

Bijlage 4 Interviewverslag Wallonië

Land	België - Wallonië
Geïnterviewde organisatie	Cabinet du Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures
Geïnterviewde personen	
Interviewdatum	24 juni

Transitie naar Zero Emission

1 Wat is het beleid met betrekking tot het wegennet en weggerelateerde diensten? a Hoe is uw wegsysteem georganiseerd?

Beheerder van het Waalse snelwegennet is SOFICO (Société de Financement Complémentaire des infrastructures). Nadat in 1989 het beheer van snelwegen van de Belgische staat naar de regio's (Wallonië, Brussel en Vlaanderen) is gegaan leverde dit in Wallonië (Financiële) problemen op waardoor een aantal infrastructurele werken niet afgebouwd konden worden. Daarom is in 1994 Sofico opgericht om een aantal onafgebouwde infrastructurele werken te financieren en af te ronden. Sinds 2010 is Sofico de beheerder van het gehele Waalse snelwegennet en de belangrijkste N-wegen. Het structurerend netwerk omvat ongeveer 2.700 kilometer aan autowegen: 876 kilometer autosnelwegen, 1.455 kilometer strategische nationale wegen en 400 kilometer knooppunten op de snelweg. Inkomsten van Sofico bestaan o.a. uit de inkomsten uit concessies voor verzorgingsplaatsen, de vrachtwagenheffing en bijdrage vanuit Waals gevest gebaseerd op het aantal personenauto's dat gebruik maakt van het wegennet ('shadow toll'). Verder verkrijgt ze inkomsten doordat ze land of stuwdammen (in het waterwegennet) ter beschikking stelt aan exploitanten ten behoeve van de opwek van duurzame energie (wind en waterkracht).

b Welke weggerelateerde diensten onderscheiden jullie?

Er zijn 4 types stopplaatsen, naargelang van het niveau van de aangeboden diensten :

- TYPE I: Tankstation, winkels, restaurants, bedrijventrum (receptie, vergaderzalen, enz.), hotel, sanitaire voorzieningen, openluchtvoorzieningen (picknickplaats, kinder-speeltuin, recreatieruimte, ...)
- TYPE II: Tankstation, winkels, restaurants, sanitaire voorzieningen, openluchtvoorzieningen (picknickplaats, kinderspeeltuin, recreatieruimte, ...)
- TYPE III: Winkels, restaurants, sanitaire voorzieningen en openluchtvoorzieningen (picknickplaats, kinderspeeltuin, ...)
- TYPE IV: Openluchtvoorzieningen

Elektrische laadinfrastructuur worden alleen, via concessies, ontwikkeld op de Type I en II locaties.

2 Is er actief beleid voor het stimuleren van (extra) infrastructuur voor elektrisch laden of alternatieve brandstoffen langs de snelwegen?

Tot nu toe is er geen politiek initiatief hiertoe. Wel zijn op de bestaande locaties in concessies (Type I en II) laadpalen gerealiseerd. Hiervoor is de concessie aangepast. Er is wel een zeer gedetailleerde kaart met alle potentiële locaties. Deze kaart is te vinden op <https://sofico.org/nl/structurend-net-werk/>. Er is geen overleg tussen netbeheerders en tankstationhouders.

Vanuit het 'Plan pour la reprise et la résilience Belgique' (onderdeel van EU Herstelplan) is besloten voor alle 40 Waalse rustplaatsen supersnellaadpalen te realiseren aan beide kanten van de weg.

Ook voor de Type III en IV is er de wens om deze te voorzien van laadpalen, het is echter wel de vraag of op die locaties voldoende netcapaciteit beschikbaar is, dat wordt momenteel onderzocht.

3 Welke doelen zijn er m.b.t. tot de beschikbaarheid van locaties voor alternatieve brandstoffen (ook in relatie tot de EU Alternative Fuels Infrastructure Regulation)?

Er is een H2-tankstation bij Luik, (project H2 Benelux), er volgen nog 3 voor trucks, 2 langs de snelwegen en 1 langs nationale weg, o.a. op/bij distributiecentra van supermarkt Colruyt. Water-stofstations zijn naar mening van Wallonië uit de innovatiefase, wel wordt subsidie gegeven op de CAPEX (investeringen)

Luchthaven Luik wil wel een H2-station bouwen voor trucks en personenauto's. Er is ook een H2-station voor schepen langs de Maas. (in december zijn 4 projecten goedgekeurd). Deze zijn met Capex-middelen medegefinancierd (het werd niet als innovatie gezien). Binnenkort zijn 2 à 3 andere projecten klaar om een tankstation te helpen.

Later dit jaar gaat een plan voor Bio-CNG naar de regering.

Ook andere brandstoffen lijken inmiddels marktklaar, dus er wordt nagedacht hoe die ingevoerd kunnen worden (bijv. biobrandstoffen).

4 Bij actief beleid: wordt de realisatie van infrastructuur door de overheid geïnitieerd en gepland of is de rol van de overheid beperkt tot het uitgeven van vergunningen?

5 Bij actief beleid: Hoe worden de rechten om laadinfrastructuur aan te bieden verdeeld over belanghebbende partijen (veiling, licenties, tender, anders)?

Voor de huidige laadinfrastructuur langs de snelwegen is de concessie met tankstationhouders aangepast zodat zij konden investeren in laadinfra. Dat is ook het uitgangspunt voor de snelwegen: dat tanken en laden in één concessie per locatie zit.

De overheid werkt aan een rapport over hoe de concessiehouders subsidie kunnen krijgen. Dit rapport is naar verwachting in september klaar. Waarschijnlijk worden de aansluitkosten op het net gesubsidieerd. Er is nog € 7 miljoen beschikbaar (groot gedeelte van het budget van het Plan de Relance Wallon is besteed aan herstel van de schade van de overstromingen dit voorjaar.) Er wordt waarschijnlijk zo'n 30% van de kosten gesubsidieerd.

Voor locaties buiten het snelwegennet doen gemeenten de tender naar potentiële concessiehouders. De berekening van de subsidie is nog niet bekend: kiest men voor een fixed price of wordt het locatieafhankelijk?

6 Hoe organiseert u de beschikbaarheid van voldoende gridcapaciteit?

Dat is een groot probleem. Er zijn veel plaatsen waar onvoldoende capaciteit op het elektriciteitsnet beschikbaar is of waar de afstand van verzorgingsplaats tot het netwerk te groot is. Op een rustplaats is bijvoorbeeld, vanwege beperkte netcapaciteit, een batterijbuffer geplaatst (100 kW) om wel

laadmogelijkheid aan te kunnen bieden. Momenteel wordt hierover met de twee grootste netbeheerders gesproken. Voor ongeveer 80% van de Waalse rustplaatsen is elektriciteit een groot probleem. Met betrekking tot de aansluitkosten is het aannemelijk dat Wallonië een vergoeding/subsidie gaat geven voor de aansluitkosten op het netwerk.

- 7 Worden de rechten om diensten (retail, restaurant, shop) aan te bieden op rustplaatsen gecombineerd in een vergunning/contract/licentie om brandstoffen aan te bieden of worden ze gescheiden gegund?**
- 8 Hoe is het beleid geformuleerd rondom weggerelateerde diensten (specifiek de combinatie of scheiding tussen exploitatierechten voor verschillende diensten, om te voldoen aan de relevante EU-voorschriften (Services Directive)?**

De concessie wordt aan de tankstationhouder verleend, die besluit over evt. overige diensten. De meeste restaurants vallen onder Autogrill. Q8 heeft een eigen leverancier voor laadpalen, nu 220 kW en 100 kW, alleen voor personenauto's.

- 9 Staan jullie meer dan één aanbieder per locatie toe om eenzelfde dienst aan te bieden?**

Nee.

- 10 Is er beleid met betrekking tot de transitie van aanbod van voornamelijk fossiele brandstoffen naar rustplaatsen die alleen zero emissie voertuigen toelaten? Welke rol speelt de overheid daarbij, en welke rol private partijen?**

Wallonië ziet wel dat dit in de toekomst een vraagstuk wordt maar op dit moment is dit nog geen issue, in tenders voor verzorgingsplaatsen wordt hier dus ook nog geen rekening mee gehouden.

Truckparkings

- 1 Zijn er zowel publieke als private Truckparkings?**

Er is geen definitie van waar een truckparking aan moet voldoen. Het is een grijs gebied, waardoor er geen regelgeving over is. In de weekenden staan er vaak trucks langs de grens die wachten op het einde van het weekendrijverbod in de omliggende landen. Zij staan er dan (ruim) twee dagen. Er is geen definitie over de faciliteiten voor chauffeurs, niet over de capaciteit. Daardoor is niet duidelijk wat er nu eigenlijk gedaan moet worden en waarom.

Er is geen capaciteitsprobleem. Het langste stuk snelweg is 150 km, dus binnen twee uur te rijden. Het is niet nodig om alle rustplaatsen te voorzien van hyperfastcharging, maar het is niet duidelijk waar dat dan wel zou moeten kunnen.

- 2 Is er een specifiek beleidsdoel om voldoende truckparkings te realiseren, voor veilig en zeker parkeren?**

Nee.

- 3 Hoeveel truckparkings zijn er in het geheel en hoeveel individuele parkeerplekken zijn er?**
- 4 Gebruikt u een bepaalde rekenmethode/ratio om het benodigde aantal te berekenen?**
- 5 Is dit nu voldoende voor het aantal chauffeurs? En in de toekomst?**

Op diverse verzorgingsplaatsen zijn parkeerplaatsen voor vrachtwagens beschikbaar, in totaliteit zijn dat er 3.500 op het gehele Waalse snelwegennetwerk. Een overzicht van deze locaties is te vinden op: [187143•SOFICO - Carte poids lourds](#). Er zijn enkele grote verzorgingsplaatsen met veel ruimte voor trucks, zoals AIRES FRONTALIERES DE LAMAIN (200 p), AIRES DE WANLIN (250 p)

Dit lijkt tot nu toe redelijk voldoende te zijn.

Daarnaast zijn er enkele private truckparkings in Wallonië, een duidelijk overzicht van het aantal plaatsen op deze parkings ontbreekt bij de Waalse overheid. Volgens de app truckparkingeuro-pe.com is er in Wallonië 1 private, omheinde/beveiligde truckparking, in de buurt van de luchthaven van Luik met zo'n 200 plaatsen.

- 6 M.b.t. langparkeren, worden deze onder concessie gegeven of zijn ze volledig privaat eigendom? Hoelang duurt een concessie?**
- 7 Welke verantwoordelijkheid heeft de regering, en welke de private partij?**
- 8 Waar worden truckparkings aangelegd (publieke of private grond, langs snelwegen of onderliggend wegennet?)**
- 9 Worden er minimumeisen gesteld aan faciliteiten? Zo ja, welke?**
- 10 Houdt de regering actief bij hoeveel aanbod er is voor langparkeren?**

De truckparkeerplaatsen op de verzorgingsplaatsen zijn publiek toegankelijk en worden dus niet in concessie uitgegeven. Private truckparkings zijn initiatieven vanuit de markt, de overheid heeft daar geen bemoeienis mee.

- 11 Kennen kortparkeergebieden een maximale parkeertijd?**

Nee.