EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 21.11.2025
COM(2025) 703 final

# VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

## over de beschikbaarheid van geschikte rustfaciliteiten voor chauffeurs en van beveiligde parkeerfaciliteiten en de ontwikkeling van veilige en beveiligde parkeerterreinen die overeenkomstig Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/1012 zijn gecertificeerd

## 1. INLEIDING

Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer([1]) ("Verordening 561/2006"), voorziet in voorschriften betreffende rijtijden, onderbrekingen en rusttijden voor chauffeurs die goederen- en personenvervoer verrichten. Artikel 8 bis, lid 2, van Verordening 561/2006([2]) biedt de Europese Commissie de ruimte om gedetailleerde normen vast te stellen voor het dienstverlenings- en beveiligingsniveau van veilige en beveiligde parkeerterreinen ("safe and secure parking areas", SSPA's) en voor de procedures voor de certificering daarvan.

De Commissie heeft deze bevoegdheid uitgeoefend in de vorm van de vaststelling op 7 april 2022 van Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/1012([3]), waarin kritieke aspecten aan de orde worden gesteld waar de sector wegvervoer mee te kampen heeft, en welke verordening een bijdrage levert aan een doeltreffender en beter geharmoniseerd vervoerssysteem in de hele Europese Unie. Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/1012 bevat **gedetailleerde normen** op basis waarvan parkeerterreinen kunnen worden gecertificeerd als veilige en beveiligde parkeerterreinen. Deze normen bestrijken diverse aspecten, waaronder maatregelen op het gebied van fysieke beveiliging, bewaking, verlichting en toegangscontrole. SSPA's moeten chauffeurs van passende faciliteiten voorzien, waaronder toiletten, douches en eetgelegenheden, zodat chauffeurs op comfortabele en veilige wijze kunnen uitrusten.

Voor SSPA's zijn vier **beveiligingsniveaus** vastgesteld: (i) brons; (ii) zilver; (iii) goud, en (iv) platina. Deze niveaus hebben tot doel in verschillende behoeften te voorzien en een duidelijk kader te creëren op basis waarvan vervoersexploitanten het passende beveiligingsniveau kunnen kiezen, mede op basis van de waarde van de goederen die zij vervoeren. De **procedures voor de certificering** van SSPA's bestrijken onder meer regelmatige inspecties en audits met het oog op de naleving van de vastgestelde normen, waarmee wordt gewaarborgd dat chauffeurs verzekerd zijn van een betrouwbare en beveiligde omgeving en dat ladingen op doeltreffende wijze zijn beschermd.

Krachtens artikel 8 bis, lid 4, van Verordening 561/2006, moet de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag indienen over de beschikbaarheid van geschikte rustfaciliteiten voor chauffeurs en van beveiligde parkeerfaciliteiten. De Commissie moet ook verslag uitbrengen

([1]) Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1).

([2]) Zoals gewijzigd bij Verordening (EU) 2020/1054 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en Verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft positionering door middel van tachografen (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 1).

([3]) Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/1012 van de Commissie van 7 april 2022 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de vaststelling van normen voor het dienstverleningsniveau en de beveiliging van veilige en beveiligde parkeerterreinen en de procedures voor de certificering daarvan (PB L 170 van 28.6.2022, blz. 27).

over de aanleg van SSPA's die zijn gecertificeerd overeenkomstig de in Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/1012 vastgestelde normen. Daarnaast kan het verslag van de Commissie een lijst van aanbevolen maatregelen bevatten die tot doel hebben zowel het aantal als de kwaliteit van SSPA's te verhogen.

Artikel 8 bis, lid 3, van Verordening 561/2006 schrijft bovendien voor dat de lidstaten het aanleggen van parkeergelegenheid voor het commerciële wegverkeer moeten aanmoedigen overeenkomstig artikel 39, lid 2, punt c), van Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad([4]) betreffende het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T), welke verordening vervolgens is vervangen door Verordening (EU) 2024/1679([5]). Krachtens artikel 31, lid 4, van Verordening (EU) 2024/1679, moeten de lidstaten ervoor zorgen dat er uiterlijk op 31 december 2040 volgens de EU-normen gecertificeerde SSPA's zijn aangelegd langs de wegen van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk, of binnen een rijafstand van maximaal 3 km van de dichtstbijzijnde afslag van een weg van het trans-Europees vervoersnetwerk, op een gemiddelde onderlinge afstand van 150 km.

Dit verslag is deels gebaseerd op een ten behoeve van de Commissie verrichte studie over de beschikbaarheid van rust- en parkeerfaciliteiten voor beroepschauffeurs([6]). De studie bevat een analyse van de huidige vraag naar en het huidige aanbod van parkeerplaatsen voor beroepschauffeurs, alsook van de mogelijkheden om het bestaande netwerk van SSPA's uit te breiden in overeenstemming met Verordening (EU) 2024/1679. De studie was gebaseerd op uitvoerige raadplegingen met deskundigen uit de lidstaten, vervoersexploitanten, exploitanten van parkeerterreinen, vakbonden en beroepschauffeurs([7]).

Deel 2 van het verslag bevat een overzicht van parkeerterreinen voor beroepschauffeurs in de EU, en in deel 3 worden de uitdagingen waar SSPA's mee te kampen hebben aan de orde gesteld. Deel 4 bevat de conclusies, met inbegrip van de belangrijkste aanbevelingen voor het uitbreiden van het netwerk van SSPA's.

## 2. OVERZICHT VAN PARKEERTERREINEN IN DE EU

([4]) Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).

([5]) Verordening (EU) 2024/1679 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2024 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1153 en Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1315/2013 (PB L, 2024/1679, 28.6.2024).

([6]) Study on the availability of suitable rest facilities for professional drivers and of secured parking facilities, as well as on the development of safe and secure parking facilities in the EU, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/42b15ca1-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1.
Alle in dit verslag vervatte onderzoeksresultaten zijn uit deze studie afgeleid.

([7]) Meer bijzonderheden over de raadpleging en de geraadpleegde belanghebbenden, vindt u in bijlage II bij de studie, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a21e19fe-167d-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

Dit deel bevat een typologie van parkeerterreinen voor beroepschauffeurs in de EU, alsook kerncijfers betreffende SSPA's.

## 2.1. Typologie van parkeerterreinen

Parkeerterreinen voor beroepschauffeurs lopen sterk uiteen wat betreft het doel en niveau van beveiliging ervan. Deze kunnen als volgt worden ingedeeld:

### a. Aan de snelweg gelegen parkeerterreinen

Deze parkeerterreinen zijn vaak toegankelijk voor alle soorten voertuigen, d.w.z. dat vrachtwagens deze ruimte delen met personenwagens, touringcars en andere soorten particuliere voertuigen. Afhankelijk van de lidstaat in kwestie zijn die parkeerterreinen vaak in eigendom, in exploitatie of onder concessie van de overheid.

### b. Niet aan de snelweg gelegen parkeerterreinen

Deze parkeerterreinen bevinden zich doorgaans op circa 3 km afstand van de snelweg. Zij zijn vaak in eigendom en exploitatie van particuliere exploitanten, en zijn bestemd voor vrachtwagens en lichte bedrijfsvoertuigen.

### c. Wachtzones voor vrachtwagens in haven- en spoorwegterminals

Anders dan openbare parkeerterreinen gaat het hier om speciale terreinen in haven- en spoorwegterminals waar chauffeurs kunnen verblijven totdat zij toegang krijgen tot de terminal. Afhankelijk van de lidstaat in kwestie kunnen de terminals in eigendom en exploitatie van overheidsinstanties of particuliere ondernemingen zijn, alhoewel zij vaak in handen van de overheid zijn.

### d. Terreinen van particuliere vervoersondernemingen (bedrijfsdepots)

Het gaat om parkeerplaatsen die worden aangeboden op parkeerterreinen die in handen zijn van vervoersondernemingen De vervoersonderneming stelt haar terrein open voor chauffeurs van andere vervoersondernemingen, vergelijkbaar met een reserveringsdienst voor kortetermijnverhuur van accommodatie via een app. Een alternatieve vorm van dit model wordt ingezet door nichevervoersexploitanten, waaronder vervoersondernemingen die auto's vervoeren en op elkaars terreinen parkeren.

### e. Veilige en beveiligde parkeerterreinen (SSPA's)

SSPA's kunnen worden onderverdeeld in gecertificeerde en niet-gecertificeerde parkeerterreinen. De in Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/1012 genoemde EU-normen zijn de enige EU-normen die in wetgeving zijn vastgelegd. Bij deze normen zijn vier beveiligingsniveaus en een gemeenschappelijk dienstverleningsniveau vastgesteld als eerste vereiste voor certificering. De certificering wordt verricht door onafhankelijke en onpartijdige auditinstanties die zijn geaccrediteerd in overeenstemming met de in de gedelegeerde verordening uiteengezette transparante voorschriften.

Andere industrienormen zijn de EMEA-beveiligingsvereisten voor parkeerterreinen (de norm van de Transported Asset Protection Association, TAPA), en de certificering voor parkeerterreinen en -faciliteiten van de European Secure Parking Organisation (ESPORG).

Daarnaast is er op beperkte schaal sprake van regionale industrienormen, zoals de certificering door de Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. (VEDA) (eersteklas en hoogwaardige parkeergelegenheden).

### f. Parkeerterreinen voor touringcars

Chauffeurs van touringcars verblijven 's nachts over het algemeen niet op parkeerterreinen waar vrachtwagenchauffeurs gebruik van maken. Zij verblijven meestal in hotels en geven de voorkeur aan wegrestaurants met een benzinestation en speciaal daarvoor bestemde parkeerfaciliteiten in de buurt van hun eindbestemming of van terminals. Met het oog op deze ontwikkeling hebben sommige gemeenten, zoals Pamplona in Spanje en Brussel in België, speciaal voor dat doel bestemde parkeerterminals voor touringcars aangelegd in stedelijke gebieden. Gezien de zeer specifieke operationele behoeften van de sector voor touringcars zijn SSPA's derhalve grotendeels irrelevant voor deze sector.

### g. Andere faciliteiten

Er bevinden zich circa 123 000 hotels in de EU-27. 46 % van de in de EU gecertificeerde parkeerterreinen beschikt over minstens één overnachtingsfaciliteit op maximaal 3 km afstand. In alle parkeercategorieën beschikt ongeveer de helft van de parkeerterreinen over minstens één faciliteit binnen deze afstand. De meest relevante afstandsbereiken zijn 1 km, een afstand die als loopafstand wordt beschouwd, en 3 km, een afstand die door een shuttledienst kan worden overbrugd. Aangezien deze afstanden in rechte lijn zijn gemeten, kan het echter voorkomen dat voor het bereiken van verblijfsaccommodatie die wordt geacht zich in de nabijheid van een parkeerterrein te bevinden, uiteindelijk langere afstanden moeten worden afgelegd.

Als gevolg hiervan beschikt een groot aantal parkeerterreinen niet over passende accommodatie in de buurt. Ook wanneer er op grotere afstand accommodatie beschikbaar is, is dit voor vrachtwagenchauffeurs geen haalbare optie aangezien zij over het algemeen niet over een (motor)voertuig beschikken nadat zij hun vrachtwagen op een beveiligd parkeerterrein hebben geparkeerd.

Veel hotels in de buurt van SSPA's zijn voornamelijk gericht op toeristen en zakenreizigers, en zijn voor vrachtwagenchauffeurs onbetaalbaar. Gebleken is dat de meeste hotelprijzen voor vrachtwagenchauffeurs buitensporig hoog zijn.

## 2.2. Kerncijfers betreffende SSPA's

In totaal zijn er in de EU momenteel ongeveer 380 000 (beveiligde en onbeveiligde) parkeerplaatsen voor vrachtwagens, waarvan 60 816 op meer dan basisniveau (d.w.z. niet gecertificeerd, maar met een aantal beveiligingselementen), 23 651 die middels andere certificeringsmethoden als veilig zijn gecertificeerd, en 4 943 die overeenkomstig de EU-normen zijn gecertificeerd (waarvan de meeste op niveau goud, oftewel een relatief hoog

beveiligingsniveau). De verdeling van gecertificeerde terreinen die in slechts een klein aantal landen/regio's zijn geclusterd (België, de Pyreneeën, Noord-Italië en Hongarije), zorgt voor aanzienlijke lacunes in het TEN-T-kernnetwerk, bijvoorbeeld in Oostenrijk, Tsjechië, Duitsland, Polen en Slowakije ([8]).

Alle parkeerterreinen, al dan niet gecertificeerd, beschikken bovendien over wegrestaurants met een benzinestation en basisvoorzieningen. Het beveiligingsniveau en de beschikbare voorzieningen op deze locaties kunnen sterk variëren. Wegrestaurants met een benzinestation langs grote verkeerswegen, waaronder snelwegen en vierbaanswegen, bieden chauffeurs essentiële voorzieningen. Deze terreinen moeten op zijn minst benzinestations, eetgelegenheden en openbare toiletten bieden. Een groot aantal terreinen biedt ook aanvullende faciliteiten, zoals douches en winkels, waardoor zij geschikt zijn voor zowel korte pauzes als langere rusttijden bij het reizen over grote afstanden.

Er worden momenteel nieuwe SSPA's aangelegd, of de aanleg ervan staat binnenkort op de planning. Dit betreft onder meer 49 lopende projecten in het kader van Connecting Europe Facility (CEF)([9]) die naar verwachting 4 614 SSPA-parkeerplaatsen voor vrachtwagens zullen opleveren, oftewel bijna het dubbele van het huidige aanbod.

In de laatste oproep tot het indienen van voorstellen betreffende vervoer in het kader van de CEF, die in 2024 bekend is gemaakt en in 2025 is afgesloten, zijn in totaal **veertien voorstellen voor SSPA-projecten** goedgekeurd voor financiering (twaalf in het kader van de algemene middelen en twee in het kader van de cohesiemiddelen), met **cumulatieve financiering** van meer dan **91 miljoen EUR**([10]).

De projecten hebben tot doel in het kader van het TEN-T-initiatief SSPA's te ontwikkelen in verschillende EU-lidstaten. Met deze ontwikkelingen wordt gestreefd naar een verhoogde verkeersveiligheid en beveiliging en naar betere omstandigheden voor beroepschauffeurs, door parkeerfaciliteiten uit te breiden en te upgraden zodat deze voldoen aan de in de EU-voorschriften vastgelegde normen.

Hoewel deze nieuwe locaties de geografische dekking van SSPA's in Europa zullen verbeteren, is er nog altijd kans op substantiële lacunes als gevolg van de almaar toenemende vraag naar nieuwe parkeerterreinen en de tijd die gepaard gaat met de aanleg hiervan.

## 3. HUIDIGE UITDAGINGEN OP HET GEBIED VAN VEILIGE EN BEVEILIGDE PARKEERTERREINEN

([8]) Voor meer gedetailleerde informatie over de spreiding van parkeerplaatsen in de EU, zie bijlage I bij de bovengenoemde studie (en met name de kaarten).

([9]) Verordening (EU) 2021/1153 van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2021 tot vaststelling van de Connecting Europe Facility en tot intrekking van Verordeningen (EU) nr. 1316/2013 en (EU) nr. 283/2014 (PB L 249 van 14.7.2021, blz. 38).

([10]) De laatste oproep tot het indienen van voorstellen buiten beschouwing latend, heeft de EU tot dusver reeds 138 parkeerterreinen en circa 16 113 parkeerplaatsen medegefinancierd (al dan niet gecertificeerd) met meer dan 231 miljoen EUR in het kader van de CEF.

De sector wegvervoer in de EU heeft te kampen met ernstige uitdagingen met betrekking tot de beschikbaarheid en doelmatigheid van SSPA's. Deze uitdagingen zijn niet alleen van invloed op de beveiliging, de veiligheid en het welzijn van chauffeurs, met grotere tekorten aan beroepschauffeurs tot gevolg, maar ook op de doeltreffendheid van de logistieke ketens en de algehele verkeersveiligheid. Belangrijke factoren die van invloed zijn op het gebruik van SSPA's zijn: (i) de beveiliging, de veiligheid, de hygiëne en het comfort binnen de faciliteiten, en (ii) de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. De respondenten benadrukken bovendien de noodzaak van een beter gegevensbeheer en van toegang tot realtime-updates over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Daarnaast kunnen de kosten van toegang tot de faciliteiten een belangrijke factor vormen voor een voorkeur voor parkeerterreinen met een lager beveiligings- en dienstverleningsniveau.

### 3.1. Ladingdiefstal en beveiligingsproblemen

Beveiliging is een belangrijk punt van zorg voor wegvervoerders en chauffeurs. Een opvallende 85 % van de vervoersexploitanten meldt te maken te hebben gehad met diefstal of vandalisme bij op onbeveiligde terreinen geparkeerde voertuigen. Hoewel dit cijfer tot 41 % daalt waar het beveiligde parkeerterreinen betreft, is het aantal incidenten nog altijd hoog, waarmee wordt onderstreept dat aanvullende beveiligingsmaatregelen van cruciaal belang zijn. Daarnaast heeft 79 % van de chauffeurs aangegeven te maken te hebben gehad met een veiligheidsdreiging en/of een gevaarlijke situatie nadat zij hun voertuig hadden geparkeerd, en gaf slechts 9 % van de chauffeurs aan zich veilig te voelen op de parkeerterreinen in Europa. Ladingdiefstal is nog altijd een probleem in de vorm van onder meer diefstal van brandstof, inbraken in de cabine, en het zich op ongeoorloofde wijze toegang verschaffen tot het voertuig met het oog op illegale immigratie. Er wordt ook melding gemaakt van gewelddadige overvallen die de levens van chauffeurs in gevaar brengen.

### 3.2. Tekorten en tekortkomingen op het gebied van verdeling

Zowel vervoersexploitanten als chauffeurs hebben melding gemaakt van tekorten aan beschikbare parkeerfaciliteiten. Daarnaast is er sprake van een ongelijke verdeling van SSPA's in de EU, met name in regio's met veel vrachtverkeer. Een groot aantal regio's in de EU voldoet niet aan het vereiste aantal gecertificeerde SSPA's, zodat chauffeurs slechts een beperkte keuze aan veilige rustplaatsen hebben. Deze schaarste doet het probleem van illegaal parkeren nog verder toenemen, met een groeiend aantal veiligheidsrisico's voor chauffeurs tot gevolg. De landen waarvan chauffeurs het laagste aantal SSPA's melden zijn België, Frankrijk, Duitsland, Italië, Nederland, Portugal en Spanje.

Er zijn momenteel naar schatting 395 000 parkeerplaatsen nodig. Uitgaande van het standpunt dat in de totale vraag moet worden voorzien in de vorm van gecertificeerde SSPA's, bestaat het tekort

uit 390 057 parkeerplaatsen([11]), oftewel 3 250 parkeerterreinen([12]). De vraag zal tegen 2040 naar verwachting nog verder toenemen, en gezien de huidige investeringstrend zal het geraamde tekort uit 483 000 parkeerplaatsen bestaan, oftewel uit 4 025 overeenkomstig de EU-normen gecertificeerde parkeerterreinen([13]). De kloof tussen vraag en aanbod doet zich in de hele EU voor, hoewel de omvang ervan verschilt per regio en lidstaat. De grootste kloven doen zich voor in Zuidwest- en Midden-Europa([14]).

### 3.3. Kwaliteit van de beschikbare parkeerfaciliteiten

52 % van de ondervraagde chauffeurs gaf aan de parkeerfaciliteiten vies te vinden, terwijl 46 % de faciliteiten acceptabel vond. Slechts 2 % van alle ondervraagde chauffeurs gaf aan de parkeerfaciliteiten als schoon te beschouwen (dit betreft alle soorten parkeerterreinen). Wat betreft SSPA's, al dan niet overeenkomstig de EU-normen gecertificeerd, gaf ongeveer 55 % van de respondenten aan de faciliteiten als "schoon" of "acceptabel" te beschouwen.

### 3.4. Kosten van het gebruik van parkeerfaciliteiten

Chauffeurs en vervoersexploitanten zijn het erover eens dat de parkeerkosten niet voor rekening van de chauffeurs mogen komen. Uit de analyse betreffende parkeerterreinen met een hoger beveiligingsniveau, te weten de niveaus goud en platina, blijkt dat de huidige prijzen uiteenlopen van circa 15 EUR tot circa 35 EUR per nacht. Voor parkeerterreinen met lagere beveiligingsniveaus, te weten de niveaus zilver en brons, gelden tarieven tussen 5 EUR en 15 EUR. Vervoersondernemingen lijken 15 EUR per nacht per parkeerplaats als een hoog tarief te beschouwen. Hieruit blijkt dat er weinig bereidheid is om voor parkeerplaatsen te betalen, waardoor het onwaarschijnlijk is dat vervoersexploitanten bereid zullen zijn voor hotelovernachtingen te betalen.

### 3.5. Technologische uitdagingen

Er is een duidelijk gebrek aan uitvoerige gegevens ten behoeve van systemen voor routeplanning en reserveringssystemen voor parkeerplaatsen. Gebrekkig gegevensbeheer verhindert dat chauffeurs in real time toegang hebben tot informatie over beschikbare beveiligde parkeerplaatsen. Een groot aantal bestaande parkeerfaciliteiten beschikt niet over de benodigde

---

([11]) De behoefte aan parkeerplaatsen is berekend door het huidige aantal van 4 943 parkeerplaatsen die overeenkomstig de EU-normen zijn gecertificeerd, af te trekken van de geraamde vraag van 395 000 parkeerplaatsen.

([12]) Ieder parkeerterrein zal naar schatting gemiddeld uit 120 parkeerplaatsen bestaan. Deze raming is gebaseerd op de gemiddelde omvang van bestaande (al dan niet overeenkomstig de EU-normen) gecertificeerde parkeerterreinen.

([13]) Het aantal van 483 000 parkeerplaatsen is berekend door het aantal van 24 000 geplande, volgens de EU-normen gecertificeerde parkeerplaatsen, af te trekken van de geraamde vraag van 507 000 beveiligde parkeerplaatsen in 2040.

([14]) Een gedetailleerd overzicht van de vraag naar en het aanbod van parkeerfaciliteiten is te vinden in bijlage I bij de studie: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/71d155f0-167e-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

infrastructuur voor intelligente vervoerssystemen([15]). De toepassing van deze systemen zou de stress bij het vinden van een veilige parkeerplaats in drukke gebieden aanzienlijk kunnen doen afnemen door het bieden van realtime-updates en reserveringen via digitale platforms.

Meer in het bijzonder beschouwen de meeste vervoersexploitanten realtimetoegang tot een overzicht van beschikbare parkeerplaatsen als cruciale factor voor het plannen van routes, hoewel slechts 27 % de huidige parkeerinformatie als betrouwbaar beschouwt. Daarnaast is 75 % van de exploitanten van mening dat nauwkeurige gegevens over beschikbare SSPA's de routeplanning ten goede komt en helpt te voldoen aan de voorschriften betreffende rij- en rusttijden. Wat betreft de beschikbaarheid en het beheer van gegevens inzake routeplanning en reserveringen geven vervoersexploitanten aan dat zij niet beschikken over een systeem voor routering of een welomlijnd plan voor stopplaatsen, en geeft ruim 50 % aan dat zij nooit parkeerplaatsen reserveren.

### 3.6. Genderspecifieke kwesties

Uit het duidelijke genderonevenwicht in de sector, waarbij slechts 6 % van de chauffeurs vrouw is, blijkt dat er behoefte is aan gendersensitieve faciliteiten. Vrouwelijke chauffeurs hebben met aanvullende uitdagingen te kampen, zoals behoeften op het gebied van persoonlijke veiligheid en persoonlijke verzorging, waarin niet voldoende wordt voorzien met de huidige faciliteiten.

## 4. CONCLUSIES

De in deel 3 van dit verslag genoemde uitdagingen moeten worden aangepakt door middel van strategische investeringen en beleidsaanpassingen. Dit is van cruciaal belang voor het verbeteren van de efficiëntie, de veiligheid en de arbeidsomstandigheden in de sector wegvervoer in de EU, en derhalve voor het aantrekkelijker maken van het beroep van chauffeur.

De toenemende vraag naar goederenvervoer over de weg onderstreept de dringende behoefte aan de aanleg van meer parkeerinfrastructuur, met name van gecertificeerde SSPA's. Met het huidige aanbod kan niet in de vraag worden voorzien, en aangezien de vraag naar verwachting nog verder zal toenemen, zijn er onmiddellijk investeringen in en certificering van bestaande parkeerterreinen met veiligheids- en beveiligingskenmerken nodig. Deze dringende noodzaak wordt verder benadrukt door het feit dat de lidstaten ervoor moeten zorgen dat er uiterlijk op 31 december 2040 gecertificeerde SSPA's zijn aangelegd langs de wegen van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk, of binnen een rijafstand van maximaal 3 km van de dichtstbijzijnde afslag van een weg van het trans-Europees vervoersnet, op een gemiddelde onderlinge afstand van 150 km. Er zijn diverse wetgevende en niet-wetgevende follow-upmaatregelen vastgesteld.

De volgende mogelijke initiatieven zijn gebaseerd op de analyse en bevindingen van de studie en moeten derhalve worden beschouwd als bijdragen tot een bredere discussie. Zij hebben tot doel

([15]) De richtlijn betreffende intelligente vervoerssystemen (ITS) voorziet in een reeks richtsnoeren en maatregelen gericht op de toepassing van digitale en technologische vorderingen die de modernisering en connectiviteit van wagenparken voor langeafstandsvervoer, en derhalve van SSPA's, zullen stimuleren.

informatie op te leveren voor verdere besprekingen en deze te ondersteunen, zonder vooruit te lopen of invloed uit te oefenen op besluiten in verband met toekomstige acties.

### 4.1. Initiatieven die niet samenhangen met rechtshandelingen

#### 4.1.1. Stimuleren van snel winstgevende upgrades

De Commissie is van mening dat het overbruggen van het verschil tussen het aantal benodigde SSPA's en het huidige aantal SSPA's efficiënter zou kunnen worden bewerkstelligd **door niet-beveiligde parkeerfaciliteiten langs de snelweg te upgraden**. Dit kan worden bereikt **door middel van werkzaamheden en investeringen** die tot doel hebben dergelijke faciliteiten tot het certificeringsniveau brons of hoger te tillen.

Hierbij moet de nadruk liggen op essentiële beveiligingsmaatregelen, zoals verlichting van de perimeter, visuele barrières, regelmatige surveillance, bewaking bij in- en uitgangen, en duidelijke borden om de toegang te beperken tot vergunde voertuigen. Daarnaast moeten er mogelijk investeringen in rustfaciliteiten langs de snelweg worden gedaan, welke faciliteiten in eerste instantie voornamelijk bedoeld waren voor inzittenden van personenwagens.

De Commissie raadt de lidstaten aan deze optie zorgvuldig in overweging te nemen teneinde te kunnen voldoen aan de in de TEN-T-verordening vervatte eisen. Exploitanten van rustfaciliteiten langs de snelweg worden aangespoord de relevantie van dergelijke investeringen voor hun bedrijfsmodel te evalueren. In gevallen waarin louter particuliere investeringen geen levensvatbare businesscase vormen, zijn mogelijk mechanismen voor overheidssteun en gecoördineerde planning nodig om de tijdige levering van de vereiste infrastructuur te waarborgen.

In regio's met een hoger aantal ladingdiefstallen moeten de lidstaten bovendien **voorrang geven aan het aanleggen en upgraden van SSPA's met het certificeringsniveau platina**, teneinde maximale veiligheid en bescherming te garanderen voor chauffeurs en ladingen. In deze regio's moet voorrang worden gegeven aan mechanismen voor overheidssteun.

#### 4.1.2. Stimuleren van samenwerking tussen belanghebbenden en bewustmaking

De lidstaten moeten de ontwikkeling van SSPA's onderdeel maken van hun **nationale vervoersplannen**([16]). De krachtens artikel 52 van Verordening (EU) 2024/1679 aangewezen Europese coördinatoren ondersteunen de coördinatie van de Europese vervoerscorridors. Overeenkomstig artikel 54 van Verordening (EU) 2024/1679 stelt elke Europese coördinator uiterlijk op 19 juli 2026 en vervolgens om de vier jaar een werkplan op dat een gedetailleerde analyse bevat van de stand van uitvoering van de corridor en van de conformiteit ervan met de eisen van Verordening (EU) 2024/1679, onder meer met betrekking tot de uitrol van rustplaatsen en SSPA's, en de prioriteiten voor de toekomstige ontwikkeling ervan.

De Commissie is daarnaast van mening dat **ondernemingen voor langeafstandsvervoer hun chauffeurs moeten aansporen op SSPA's uit te rusten**. De European Group for Urban Mobility

([16]) Zie artikel 60 van Verordening (EU) 2024/1679.

(EGUM) en het Forum voor digitaal vervoer en digitale logistiek (DTLF)([17]) moeten het thema "SSPA's" opnemen in hun strategieën. Het thema "SSPA's" moet ook onderdeel worden van de initiële en periodieke opleiding van chauffeurs als nieuw element dat specifiek is gericht op het welzijn van chauffeurs, dit in combinatie met digitalisering en technologische updates.

### 4.1.3. Verbeteren van de connectiviteit tussen SSPA's

**De SSPA-exploitanten kunnen een gemeenschappelijk EU-breed digitaal platform** (waarnemingscentrum) **opzetten**, onder meer in de vorm van een smartphoneapp, waarmee chauffeurs en vervoersondernemingen toegang krijgen tot realtimegegevens over beschikbare parkeerplaatsen, reserveringen kunnen maken en met de parkeerfaciliteiten kunnen communiceren. Daarnaast heeft de Commissie een project gelanceerd voor het ontwikkelen van een app waarmee chauffeurs feedback kunnen leveren op en scores kunnen toekennen aan plaatsen van bijzonder belang langs de vrachtroutes, met inbegrip van servicepunten en rustplaatsen([18]).

### 4.1.4. Verbeteren van veiligheid, beveiliging, welzijn en inclusiviteit

De aantrekkelijkheid van parkeerterreinen voor chauffeurs neemt toe wanneer deze:

- **veilig** zijn wat betreft het **verkeer** van zowel vrachtwagens als voetgangers;
- **schoon** zijn, in de zin dat er in de hele faciliteit **strikte hygiëne-eisen** gelden;
- **welzijnsprogramma's** stimuleren, met speciale aandacht voor de geestelijke gezondheid van langeafstandschauffeurs en het verstrekken van recreatievoorzieningen en sociale ruimten;
- samengaan met **genderinclusieve maatregelen**, zoals voor vrouwelijke chauffeurs gereserveerde parkeerplaatsen in de nabijheid van het kantoor van de bewakingspost, zodat vrouwen vooral 's nachts niet alleen over het parkeerterrein hoeven te lopen;
- voorzien in **diensten die zijn toegespitst op verschillende culturele en religieuze behoeften**, onder meer door het aanbieden van verschillende soorten voedsel en meertalige informatiesystemen.

Daarnaast hechten vrachtwagenchauffeurs veel waarde aan **bewaking ter plaatse**.

In regio's met veel vrachtverkeer zouden vrachtwagenchauffeurs ook baat hebben bij **betaalbare en toegankelijke accommodatie**, zoals motels in de buurt van SSPA's; dit zou de chauffeurs consistente en betrouwbare overnachtingsmogelijkheden bieden.

---

([17]) EGUM is de deskundigengroep op hoog niveau inzake stedelijke mobiliteit van de Europese Commissie; DTLF is het Forum voor digitaal vervoer en digitale logistiek, bestaande uit deskundigen uit de lidstaten, openbare lichamen en particuliere organisaties, die zich richten op het coördineren van het beleid op die gebieden.

([18]) Proefproject: Empowering truck drivers — Revolutionising European logistics, https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/topic-details/PPPA-2025-EMPOWERTD?isExactMatch=true&status=31094501,31094502,31094503&frameworkProgramme=43637601&order=DESC&pageNumber=1&pageSize=50&sortBy=startDate.

### 4.1.5. Financiering

De financiering van SSPA's, onder meer met EU-middelen, is een zeer belangrijk en doeltreffend instrument gebleken. Teneinde dit belangrijke steuninstrument te kunnen blijven inzetten, heeft de Commissie op 16 juli 2025 een Connecting Europe Facility 3 voorgesteld, met een vervoersbegroting van 51,5 miljard EUR in het meerjarig financieel kader ("MFK") voor de periode 2028-2034([19]).

## 4.2. Initiatieven die samenhangen met rechtshandelingen

### 4.2.1. Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/1012

Bij het beoordelen of een herziening van Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/1012 nodig is in het licht van de actuele technologische ontwikkelingen([20]), kan de Commissie, op basis van overleg met de lidstaten en belanghebbenden, ook overwegen:

- of er certificeringen op tussenniveau moeten worden ingevoerd om een snelle upgrade van bestaande SSPA's te vergemakkelijken en te stimuleren. Zo zou aan een parkeerterrein met certificeringsniveau zilver waarvoor in hoogwaardige diensten wordt geïnvesteerd, een zilver+-certificering kunnen worden toegekend;
- of er voor SSPA's met een certificeringsniveau platina een verplichting moet worden ingevoerd om te voorzien in beveiligingspersoneel ter plaatse teneinde de fysieke beveiligingsnormen verder uit te breiden;
- of er een signaleringssysteem voor SSPA's moet worden ontwikkeld voor het voorzien in informatie over voor vrouwelijke chauffeurs gereserveerde parkeerplaatsen;
- of er voedingsgerelateerde overwegingen moeten worden opgenomen en er in toiletten naar geslacht uitgesplitste gegevens over de chauffeurs moeten worden verzameld.

### 4.2.2. Verordening (EG) nr. 561/2006

Als en wanneer een bredere herziening van Verordening (EG) nr. 561/2006 zou plaatsvinden, kan de Commissie de volgende wijzigingen van die verordening voorstellen met betrekking tot SSPA's:

- de opname van aanvullende criteria betreffende het welzijn van chauffeurs in de normen inzake het dienstverleningsniveau van SSPA's. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om maatregelen om tegemoet te komen aan de behoeften van chauffeurs met verschillende culturele of taalachtergronden;

- de chauffeurs toestaan om hun reguliere rusttijden in hun voertuigcabine door te brengen indien deze voertuigen zijn voorzien van alle benodigde functies op het gebied van comfort

([19]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A52025PC0571&qid=1753801194712.

([20]) Volgens de in artikel 3 van Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/1012 vervatte herzieningsclausule moet de Commissie uiterlijk op 7 april 2026 beoordelen of de in de bijlagen I en II vastgestelde normen en certificeringsprocedures moeten worden gewijzigd in het licht van bestaande technologische ontwikkelingen en het permanente streven naar betere arbeidsomstandigheden voor chauffeurs.

en zij op hoogwaardige SSPA's geparkeerd staan. Dit zou chauffeurs in staat stellen contact te hebben met anderen en uit te rusten op plekken met een hoog niveau van veiligheid en dienstverlening.

De Commissie zal de ontwikkeling van passende rust- en parkeerfaciliteiten voor beroepschauffeurs nauwgezet volgen, met name waar het SSPA's betreft die zijn gecertificeerd overeenkomstig de in Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/1012 vastgestelde normen. De Commissie zal daarnaast de meest geschikte wijze vaststellen voor het ondersteunen van de aanbevelingen, rekening houdend met beleidsprioriteiten, haalbaarheid en de bijdragen van alle relevante belanghebbenden. In haar beoordeling zal de Commissie zich richten op de maatregelen die de kwaliteit van de parkeerfaciliteiten ten goede zullen komen en het aantal SSPA's zullen doen toenemen.

De Commissie benadrukt dat de lidstaten verantwoordelijk zijn voor het waarborgen van de gepaste ontwikkeling van het SSPA-netwerk. De voortzetting van de CEF-financiering is weliswaar belangrijk, maar de financiering is beperkt van aard. Nationale particuliere en openbare steun zijn dan ook van essentieel belang om ervoor te zorgen dat hiaten en witte gebieden in het TEN-T-netwerk op doeltreffende wijze worden aangepakt teneinde een toereikende beschikbaarheid van SSPA's te waarborgen.