



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 10 februari 2025, nr. IENW/BSK-2025/7857, tot wijziging van de ITS-regeling ter uitvoering van gedelegeerde verordeningen (EU) 2022/670, (EU) 2017/1926 en (EU)2024/490 inzake EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten en multimodale reisinformatiediensten

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 35, eerste lid, van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (PbEU 2010, L 207), artikel 3, eerste lid, van gedelegeerde verordening (EU) nr. 2022/670 van de Commissie van 2 februari 2022 ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten (PbEU 2022, L 122/1), artikel 3, eerste lid, van de gedelegeerde verordening (EU) 2017/1926 van de Commissie van 31 mei 2017 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten (PbEU 2017, L 272) en artikel 145g, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De ITS-regeling wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De begripsbepaling van 'gedelegeerde verordening (EU) 2015/962' vervalt.
2. Er worden twee begripsbepalingen toegevoegd, luidende:

gedelegeerde verordening (EU) 2017/1926: gedelegeerde verordening (EU) nr. 2017/1926 van de Commissie van 31 mei 2017 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten (PbEU 2017, L 272);

gedelegeerde verordening (EU) 2022/670: gedelegeerde verordening (EU) nr. 2022/670 van de Commissie van 2 februari 2022 ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten (PbEU 2022, L 122).

B

Paragraaf 2 komt te luiden:

§ 2. Aanwijzing nationaal toegangspunt

Artikel 2.1

1. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is belast met het beheer van het nationaal toegangspunt, bedoeld in:
 - a. artikel 5, derde lid, van gedelegeerde verordening (EU) 885/2013;
 - b. artikel 7, tweede lid, van gedelegeerde verordening (EU) 886/2013.
2. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is het nationaal toegangspunt, bedoeld in:
 - a. artikel 3, eerste lid, van de gedelegeerde verordening (EU) 2017/1926;
 - b. artikel 3, eerste lid, van de gedelegeerde verordening (EU) 2022/670.



C

De artikelen 3.2 en 4.2 vervallen.

D

Het opschrift en de tekst van bijlage 1 komen te luiden:

Bijlage 1. behorende bij artikel 3.1 van de ITS-regeling

De in artikel 3.1 bedoelde wegvakken zijn de hoofdwegen in het beheer van Rijkswaterstaat, aangeduid in de hierna opgenomen kaart.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 januari 2025.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener*



TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Deze regeling strekt tot wijziging van de ITS-Regeling in verband met de uitvoering van twee verordeningen van de Europese Commissie (hierna: regeling).

Allereerst betreft het gedelegeerde verordening (EU) 2022/670.¹ Deze verordening ziet op de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten (hierna: RTTI-verordening) en vervangt de gedelegeerde verordening (EU) 2015/962.² De tweede verordening betreft de gedelegeerde verordening 2017/1926³ van de Europese Commissie die is gewijzigd door de gedelegeerde verordening (EU) 2024/490⁴ en ziet op het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten (hierna: MMTIS-verordening).

De RTTI- en MMTIS-verordeningen zijn opgesteld ter uitvoering van richtlijn 2010/40/EU (hierna: ITS-richtlijn).⁵ De ITS-richtlijn is geïmplementeerd in artikel 145g, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 en de ITS-Regeling. Voor de uitvoering van de ITS-Richtlijn is naast de RTTI-verordening en de MMTIS-verordening nog een aantal andere verordeningen vastgesteld, onder meer op het terrein van data voor vrachtwagenparkeren en veiligheidsgerelateerde verkeersinformatie. Met de onderhavige wijziging wordt de ITS-regeling aangepast vanwege de nieuwe RTTI-verordening en wordt de reikwijdte van de ITS-regeling uitgebreid met de herziene MMTIS-verordening. De nieuwe RTTI-verordening is per 1 januari 2025 van kracht, de herziene MMTIS-verordening is een jaar eerder in werking getreden.

2. Beschrijving van de uit te voeren Europese regelgeving

MMTIS-verordening

MMTIS staat voor Multimodal Travel Information Services, in het Nederlands aangeduid als multimodale reisinformatiediensten. De MMTIS-verordening regelt de toegankelijkheid van gegevens zoals dienstregelingen, routes en andere relevante informatie met betrekking tot verschillende vervoersmiddelen, waaronder trein, bus en deelsauto. Dit maakt reisinformatie beter vindbaar en maakt multimodaal reizen gemakkelijker. De data dienen beschikbaar te worden gesteld via het nationale toegangspunt (NAP). In Nederland is daartoe het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) ingericht, dat is ondergebracht bij Rijkswaterstaat.

RTTI-verordening

RTTI staat voor Real-Time Traffic Information Services, vertaald als realtimeverkeersinformatiediensten. De RTTI-verordening regelt het verstrekken van realtimeinformatiediensten aan weggebruikers binnen de Europese Unie. Weggebruikers en vervoerders kunnen op basis van deze informatie hun route plannen en onderweg geïnformeerd worden over geldende geboden, verboden en vertragingen. De basis voor realtimeinformatiediensten zoals een verkeersinformatie- of navigatiedienst zijn data. De ontwikkeling en het gebruik in de Europese Unie van dergelijke diensten groeit hard. Dit vraagt om brede en naadloze toegang tot relevante data, die beschikbaar zijn over een groot deel of zelfs het gehele wegennetwerk.

De gedelegeerde verordening (EU) 2015/962, die per 1 januari 2025 niet meer van kracht is, was van toepassing op een aantal auto(snel)wegen. Het betrof hier wegen die waren opgenomen in bijlage 1 bij de ITS-regeling. In de (nieuwe) RTTI-verordening is opgenomen dat de verordening bij wijze van

¹ Gedelegeerde verordening (EU) 2022/670 van de Commissie van 2 februari 2022 ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten (PbEU 2022, L 122).

² Gedelegeerde verordening (EU) 2015/962 van de Commissie van 18 december 2014 ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad wat de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten betreft (PbEU 2015, L 157).

³ Gedelegeerde verordening (EU) 2017/1926 van de Commissie van 31 mei 2017 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten (PbEU 2017, L 272).

⁴ Gedelegeerde verordening (EU) 2024/490 van de Commissie van 29 november 2023 tot wijziging van Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten (PbEU 2024 L).

⁵ Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen (ITS) op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (PbEU 2010, L 207).



uitzondering niet van toepassing is op particuliere wegen, tenzij die wegen deel uitmaken van het uitgebreide TEN-T-netwerk of als autosnelweg of hoofdweg zijn aangewezen. Om dezelfde reden zijn particuliere wegen in de ITS-regeling uitgezonderd.

3. Hoofdpijnen van de regeling

Uitwerking in nationale regelgeving

De gedelegeerde verordeningen hebben rechtstreekse werking in de Nederlandse rechtsorde. De bepalingen zijn bindend voor publieke en private partijen die beschikken over relevante data of zijn aangemerkt als bronhouders, zoals gemeenten en provincies.

In aanvulling op de bepalingen die rechtstreekse werking hebben, verplichten de verordeningen de lidstaten de volgende acties te ondernemen:

- het aanwijzen van een instantie die belast is met het beheer van het nationaal toegangspunt tot de informatie;
- het beschikbaar stellen van de voor de RTTI-verordening relevante data via het nationaal toegangspunt.

Aanwijzen nationaal toegangspunt

Zowel de MMTIS-verordening als de RTTI-verordening verplicht lidstaten om een NAP op te zetten. Via dit nationaal toegangspunt worden de verschillende data waar de verordeningen op van toepassing zijn, toegankelijk gemaakt.

Nederland heeft in juli 2022 het NTM opgericht. Het NTM is het NAP waar een overzicht wordt gegeven van de beschikbare (multimodale) mobiliteitsdata.⁶ Daarmee heeft het NTM de taak overgenomen van het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW).

Voorheen was het NDW aangewezen als nationaal toegangspunt voor data met betrekking tot vrachtwagenparkeren en veiligheidsgerelateerde verkeersinformatie: ter uitvoering van gedelegeerde verordening (EU) 885/2013 en gedelegeerde verordening (EU) 886/2013, twee andere gedelegeerde verordeningen behorende bij de ITS-richtlijn.

Met deze regeling is de aanwijzing uitgebreid en ziet de aanwijzing van het nationaal toegangspunt voortaan ook op de data die op grond van de MMTIS-verordening en RTTI-verordening beschikbaar moeten zijn. De aanwijzing betreft daarbij niet langer de NDW. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: minister) is aangewezen als (beheerder van het) nationaal toegangspunt voor alle vier de gedelegeerde verordeningen.⁷ De taken worden feitelijk vervuld door het NTM, dat als onderdeel van Rijkswaterstaat onder de minister ressorteert.

Beschikbaar stellen van de voor de RTTI-verordening relevante data

De RTTI-verordening gaat over het beschikbaar stellen van verschillende verkeersgegevens om weggebruikers beter te kunnen informeren over de actuele situatie op de weg. Dit soort informatie is belangrijk voor onder andere de verkeersveiligheid. Zoals eerder beschreven wordt met de vernieuwing van de RTTI-verordening de geografische reikwijdte van de verplichtingen uitgebreid naar alle wegen die vallen onder de reikwijdte van de RTTI-verordening. Overheden zijn verplicht data te delen via het NAP als deze in een machine leesbare vorm beschikbaar zijn.

De Europese Commissie heeft lidstaten in de RTTI-verordening tot 31 december 2027 gegeven om de data beschikbaar te stellen over het gehele wegennetwerk. Voor de overgangperiode moesten lidstaten per 1 januari 2023 aangeven welke wegen behoren tot het hoofdwegennet. Voor de wegen die zijn aangemerkt als hoofdwegennet, moeten de data per 1 januari 2025 gereed zijn. Nederland heeft bij de Commissie aangegeven dat voor deze verplichting alle wegen die vallen onder de reikwijdte van de RTTI-verordening, hetgeen blijkt uit artikel 1 van de RTTI-verordening, worden beschouwd als zijnde een hoofdweg, ook als ze dat volgens de definitie niet zijn. Dat betekent dat Nederland met ingang van 1 januari 2025 voor alle wegen de data beschikbaar stelt, met uitzondering van de particuliere wegen.

Nederland heeft er om verschillende redenen voor gekozen om met ingang van 1 januari 2025 voor alle wegen in Nederland de data beschikbaar te stellen. Al sinds 2011 wordt met programma's zoals

⁶ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/05/22/digitaal-stelsel-mobiliteitsdata>

⁷ Gedelegeerde verordening (EU) 885/2013; gedelegeerde verordening (EU) 886/2013; gedelegeerde verordening (EU) 2017/1926 en gedelegeerde verordening (EU) 2022/670.



Beter Benutten⁸ en Digitalisering Overheden⁹ toegewerkt naar het beschikbaar stellen van data over de actuele situatie op alle wegen in Nederland. Daarnaast stelt Nederland machine leesbare data via het NTM beschikbaar, ongeacht het type weg. Dit betekent dat Nederland al voordat de Commissie dat van de lidstaten vereist, voldoet aan de verplichtingen van de herziene verordening wat betreft de geografische reikwijdte. Dit blijkt ook uit de impactanalyse die in 2022/2023 door Panteia in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en waterstaat (hierna: ministerie) is uitgevoerd.¹⁰

Om tot realtimeverkeersinformatie diensten te komen die bruikbaar zijn voor de weggebruiker, vereist de RTTI-verordening dat dienstverleners en wegbeheerders afspraken maken over de te stellen kwaliteitseisen aan de data. Daarnaast moeten ook afspraken gemaakt worden over de wijze waarop dienstverleners feedback kunnen geven op de data die door overheden die bronhouder zijn geleverd worden. Het ministerie werkt hier aan met andere lidstaten en private partijen. Het verder landelijk compleet maken van data en het opwaarderen van de data zodat wordt voldaan aan de kwaliteitseisen is geen verplichting vanuit de RTTI-verordening. Het is wel een verplichting die volgt uit de herziene ITS-richtlijn. De implementatie van de herziene ITS-richtlijn dient uiterlijk december 2025 te zijn afgerond.

4. Uitvoering

De voor de RTTI-verordening relevante data zijn in Nederland beschikbaar via het NAP. Zoals hierboven uiteengezet wordt hiermee reeds aan de gestelde verplichtingen voldaan.

Nederland rapporteert driejaarlijks aan de Europese Commissie over de uitvoering van de ITS-richtlijn en over de gedelegeerde verordeningen toepassing van de verordeningen in de praktijk.

5. Gevolgen

Deze (technische) aanpassingen van de ITS-Regeling leiden niet tot extra financiële of administratieve lasten.

6. Internetconsultatie

Er is afgezien van internetconsultatie om twee redenen. Allereerst is volgens de najaarsrapportage regeldruk van 17 november 2016 internetconsultatie optioneel bij implementatie van EU-regelgeving.¹¹ Daarnaast zou internetconsultatie hier niet in betekenende mate kunnen leiden tot aanpassing van de ontwerpregeling.

7. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 januari 2025. Daarmee wijkt deze regeling af van de systematiek van de vaste verandermomenten en de minimuminvoeringstermijn. Hiervoor wordt gebruikgemaakt van de mogelijkheid in de Aanwijzingen voor de regelgeving (hierna: Ar) om van deze systematiek af te wijken in verband met de implementatie van bindende EU-rechtshandelingen (Ar 4.17, vijfde lid, onderdeel d).

8. Transponeringstabellen

Bepaling in gedelegeerde verordening (EU) 2017/1926	Bepaling in uitvoeringsregelgeving
Artikel 1	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie
Artikel 2	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie
Artikel 3	Artikel 2.1 van de ITS-Regeling
Artikel 4	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie
Artikel 5	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie
Artikel 6	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie
Artikel 7	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie
Artikel 8	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie
Artikel 9	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie

⁸ <https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/blg-763135.pdf>.

⁹ <https://www.datapedia.nl/datatop15/nodes/datatop15>.

¹⁰ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/10/27/bijlage-3-impactanalyse-rtti>.

¹¹ Kamerstukken II 2016/17, 29 515, nr. 397.



Bepaling in gedelegeerde verordening (EU) 2017/1926	Bepaling in uitvoeringsregelgeving
Artikel 10	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie
Artikel 11	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie

Bepaling in gedelegeerde verordening (EU) 2022/670	Bepaling in uitvoeringsregelgeving
Artikel 1	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie
Artikel 2	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie
Artikel 3	Artikel 2.1 van de ITS-Regeling
Artikel 4	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie
Artikel 5	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie
Artikel 6	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie
Artikel 7	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie
Artikel 8	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie
Artikel 9	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie
Artikel 10	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie
Artikel 11	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie
Artikel 12	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie
Artikel 13	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie
Artikel 14	Artikel 2.1 van de ITS-Regeling
Artikel 15	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie
Artikel 16	Bepaling behoeft uit haar aard geen implementatie

Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdelen B en C

In de regeling is de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aangewezen als nationaal toegangspunt voor mobiliteitsdata. Deze taak als NAP wordt feitelijk vervuld door het NTM. Dit sluit aan bij de huidige praktijk, waarin het NTM ook al voor data met betrekking tot vrachtwagenparkeren en veiligheidsgesegundeerde verkeersinformatie is aangewezen als het nationale toegangspunt. Om de aanwijzing voor alle vier de gedelegeerde verordeningen op dezelfde manier vorm te geven is in deze regeling paragraaf 2.1 opnieuw vastgesteld en is een nieuw artikel opgenomen, waarin de aanwijzing voor alle vier de gedelegeerde verordeningen wordt geregeld. De artikelen 3.2 en 4.2 van de ITS-Regeling zijn daarmee vervallen, evenals artikelen 2.1 (oud) en 2.2.

Onderdeel D

Nederland heeft ervoor gekozen om de verplichtingen die vanaf 1 januari 2025 op grond van de RTTI-verordening gelden voor alle hoofdwegen, van toepassing te laten zijn op alle (openbaar toegankelijke) wegen in Nederland. Hiermee was de kaart met hoofdwegen niet langer relevant en is de verwijzing naar deze bijlage vervallen voor wat betreft data die vallen onder de RTTI-verordening.

Artikel II

Deze regeling treedt de dag na publicatie in de Staatscourant in werking en heeft terugwerkende kracht tot en met 1 januari 2025. Er is gekozen voor de toepassing van terugwerkende kracht omdat op grond van artikel 16 van gedelegeerde verordening (EU) 2022/670 de gedelegeerde verordening van toepassing is met ingang van 1 januari 2025. Daarnaast voldoet Nederland al aan de RTTI-verordening en ondervindt niemand nadeel van terugwerkende kracht.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener*