



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 17 november 2025 nr. IENW/BSK-2025/276848, tot wijziging van de ITS-Regeling in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2023/2661 van het Europees Parlement en de Raad van 22 november 2023 tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerwijzen [KetenID WGK027944]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 1, lid 7, 19 en 20, in samenhang met bijlagen III en IV van Richtlijn (EU) 2023/2661 van het Europees Parlement en de Raad van 22 november 2023 tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerwijzen en artikel 145g, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De ITS-Regeling wordt als volgt gewijzigd:

A

Na paragraaf 4 wordt een paragraaf toegevoegd, luidende:

§ 4a Uitwerking beschikbaarheid van gegevens en invoering van ITS-diensten (Richtlijn 2010/40/EU)

Artikel 4.3

De verplichting tot beschikbaarheid van gegevens inzake intelligente vervoerssystemen, indien de onderliggende informatie reeds bestaat, als bedoeld in artikel 6 bis van Richtlijn 2010/40/EU, met inachtneming van de in die richtlijn gestelde eisen, is van toepassing op de in bijlage 3 van deze regeling vastgestelde gegevenstypen en geografische dekking.

Artikel 4.4

De verplichting als bedoeld in artikel 4.3 van deze regeling wordt uitgevoerd door de partijen waarop de verplichting rust tot het toegankelijk maken van gegevenstypen waarop de gedeelde verordeningen als bedoeld in artikel 1.1 van deze regeling van toepassing zijn.

Artikel 4.5

Dienstverleners verwerken en integreren gegevens over minimale universele verkeersveiligheidsinformatiediensten die door de bevoegde autoriteiten zijn ingevoerd in de relevante diensten die zij aan eindgebruikers verstrekken, zonder extra kosten, mits deze voldoen aan de tussen de bevoegde autoriteiten en dienstverleners overeengekomen minimale kwaliteitseisen en via het nationaal toegangspunt als bedoeld in artikel 2.1 van deze regeling in een digitaal machineleesbaar formaat toegankelijk zijn gemaakt.

Artikel 4.6

De verplichting als bedoeld in artikel 4.5 van deze regeling is van toepassing op de in bijlage 3 van deze regeling vastgestelde geografische dekking.



B

Bijlage 3 bij deze regeling wordt toegevoegd.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 21 december 2025, met uitzondering van de in artikel I, onderdeel A, opgenomen artikelen 4.5 en 4.6 van de ITS-Regeling, die in werking treden met ingang van 31 december 2026.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst, met uitzondering van bijlage 3, die zal worden geplaatst op het in bijlage 3 vermelde internetadres.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman*



BIJLAGE, BEHOREND BIJ ARTIKEL I, ONDERDEEL B, VAN DEZE REGELING

Bijlage 3. Digitale kaart met gegevenstypen en geografische dekking

(bijlage als bedoeld in artikelen 4.3 en 4.6)

Deze bijlage betreft de digitale kaart 'ITS-scope viewer'. Deze bijlage wordt bekendgemaakt op <https://ntm.ndw.nu/its-scope-viewer/>



TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

Op 22 november 2023 is Richtlijn (EU) 2023/2661 vastgesteld. Hierna wordt naar deze Richtlijn verwezen als 'de Richtlijn', tenzij anders aangegeven. Deze Richtlijn strekt tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU, betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerwijzen. Richtlijn 2010/40/EU wordt hierna aangeduid als ITS-richtlijn. Richtlijn (EU) 2023/2661 moet uiterlijk 21 december 2025 worden omgezet in het Nederlandse rechtssysteem, met uitzondering van bijlage IV die uiterlijk op 31 december 2026 moet zijn geïmplementeerd. Deze wijzigingsregeling geeft hier uitvoering aan. Een implementatietabel is opgenomen na het artikelsgewijs deel van deze toelichting. Bij de implementatie zijn geen andere regels opgenomen dan strikt noodzakelijk ('zuivere implementatie').

2. Implementatiewetgeving

De ITS-richtlijn is aangevuld met vier gedelegeerde verordeningen die ieder zien op een andere categorie gegevenstype en de regels over de interoperabiliteit en toegankelijkheid van deze verschillende gegevenstypen verder invullen. Het gaat om de gedelegeerde verordeningen voor EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten (Verordening (EU) 2022/670; hierna aangeduid als RTTI-verordening), minimale universele verkeersveiligheidsinformatie (Verordening (EU) 886/2013; hierna aangeduid als SRTI-verordening), informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen (Verordening (EU) 885/2013) en EU-brede multimodale reisinformatiediensten (Verordening (EU) 2024/490; hierna aangeduid als MMTIS-verordening).

De ITS-richtlijn verplicht partijen tot het beschikbaar stellen van informatie die relevant is voor weg- en ITS-gebruikers. De informatie waarop de ITS-richtlijn en de gedelegeerde verordeningen van toepassing zijn gaat over meerdere onderwerpen, waarbij telkens de partijen die deze informatie creëren of bijwerken ervoor verantwoordelijk zijn dat deze beschikbaar wordt gesteld. Het gaat daarbij om het beschikbaar maken van informatie die een partij vanuit zijn taak of dienst reeds onder zich heeft, de zogenoemde onderliggende informatie. De ITS-richtlijn beoogt niet partijen te verplichten de onderliggende informatie te creëren. De verplichting tot het beschikbaar stellen van de onderliggende informatie rust op publieke en private partijen, omdat deze informatie door zowel publieke als private partijen wordt gecreëerd en bijgewerkt.

Als het gaat om de realtimeverkeersinformatiediensten en verkeersveiligheidsinformatie vergaren of creëren bijvoorbeeld wegbeheerders de onderliggende informatie, zoals verkeersmaatregelen en ingekomen meldingen, reeds door de uitvoering van hun bestaande taken. Maar ook de door autofabrikanten uit auto's verzamelde gegevens worden aangemerkt als onderliggende informatie. Informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen worden voornamelijk geleverd door de beheerders van vrachtwagenparkeerplaatsen. Dan gaat het bijvoorbeeld om informatie over de beschikbaarheid van de vrachtwagenparkeerplaatsen en over de veiligheid en uitrusting van het parkeerterrein. Bij de multimodale reisinformatiediensten wordt de onderliggende informatie beschikbaar gesteld door organisaties die informatie hebben over de (toegankelijkheid van) toegangspunten voor multimodale diensten, zoals de NS, ProRail en decentrale overheden.

Tot nu toe gold de verplichting tot het beschikbaar stellen van informatie voor betrokken partijen alleen als de informatie reeds beschikbaar is in digitaal machineleesbaar formaat. Het gebruik van en daardoor de noodzaak voor correcte reis- en routeninformatiediensten neemt toe.¹ De Richtlijn beoogt de ontwikkeling en toepassing van reis- en navigatiediensten te bevorderen door de continue beschikbaarheid van actuele mobiliteitsgegevens te waarborgen.

In de Richtlijn wordt daarom aanvullend de verplichting gesteld dat voor een aantal gegevenstypen de onderliggende informatie beschikbaar gesteld wordt in een digitaal machineleesbaar formaat. Dit betekent dus dat voor de verantwoordelijke partijen een verplichting ontstaat tot het omzetten van de informatie van die gegevenstypen in digitaal machineleesbaar formaat, wanneer dit nog niet is gebeurd.

De verplichting tot omzetting van onderliggende informatie van bepaalde gegevenstypen naar een digitaal machineleesbaar formaat raakt een groot aantal belanghebbenden die niet allemaal dezelfde

¹ Zie de Monitor Smart Mobility 2025; Kamerstukken II, 2024/25, 31 305, nr. 519.

technische capaciteiten hebben. Om die reden is in de Richtlijn een geleidelijke aanpak opgenomen. De verplichting om bepaalde onderliggende informatie als data in digitaal machineleesbaar formaat te verstrekken, geldt in de eerste fase voor informatie die na een specifieke begindatum is gecreëerd of bijgewerkt. Voor gegevenstypen waarvoor de informatie snel achterhaald is, zoals incidentmeldingen over bijvoorbeeld een spookrijder, kan worden volstaan met alleen het beschikbaar stellen van nieuwe of geactualiseerde data. Tijdens de tweede fase geldt de verplichting ook voor informatie die eerder dan de begindatum is gecreëerd of bijgewerkt. De verplichting om eerdere informatie alsnog machineleesbaar te maken geldt voor gegevenstypen waarbij historische informatie relevant is, zoals maximumsnelheden.

Ook is in de Richtlijn invoering van de minimale universele verkeersveiligheidsinformatie dienst (SRTI-dienst) voor het trans-Europese kernwegennet en het uitgebreide trans-Europese weggennet voorgeschreven. Zie over deze dienst paragraaf 3.3 van de toelichting.

3. Hoofddijnen van het voorstel

3.1 Verplichting beschikbaarheid van gegevens

De Richtlijn geeft een verplichting aan partijen om onderliggende informatie onverwijld naar digitaal machineleesbaar formaat om te zetten. Vervolgens dienen deze machineleesbare gegevens via het nationaal toegangspunt ter beschikking te worden gesteld. In Nederland is de Minister van Infrastructuur en Waterstaat belast met het beheer van het nationaal toegangspunt. Het register waarmee de mobiliteitsdata bekend wordt gemaakt, wordt beheerd door het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (hierna aangeduid als NTM). NTM is organisatorisch een onderdeel van Rijkswaterstaat (hierna aangeduid als RWS).

Via het register wordt bekend gemaakt welke mobiliteitsdata ter beschikking worden gesteld door dataverstrekters, die mobiliteitsdata centraal verzamelen en gebundeld beschikbaar stellen aan afnemers. Afnemers van data kunnen deze data verkrijgen via de dataverstrekters zoals het Nationaal Data portaal Wegverkeer (hierna aangeduid als NDW) en het Nationaal Data portaal Openbaar Vervoer (NDOV).

3.1.1 Beschikbaar in digitaal machineleesbaar formaat

De verplichting dat de onderliggende informatie beschikbaar wordt gesteld in een digitaal machineleesbaar formaat betekent kortgezegd dat de informatie direct kan worden gelezen en verwerkt binnen IT-systemen en applicaties, zonder dat een extra conversiestap nodig is. Het gestandaardiseerde formaat is in de gedelegeerde verordeningen opgenomen, zodat de data ook uit te wisselen is door verschillende partijen in én tussen lidstaten.

Voor publieke en private partijen die informatie creëren of bijwerken die onder het toepassingsbereik van de ITS-richtlijn vallen, geldt al de verplichting om informatie ter beschikking te stellen – als deze reeds beschikbaar is – in digitaal machineleesbaar formaat. Op de partij die verantwoordelijk is voor het ter beschikking stellen van de informatie rust in het verlengde daarvan ook de verplichting om de onderliggende informatie indien nodig om te zetten naar een digitaal machineleesbaar formaat. Deze nadere duiding is nodig omdat onderliggende informatie ook kan ontstaan door bijvoorbeeld waarnemingen die leiden tot meldingen bij de hulpdiensten en verkeerscentrales. Hiermee wordt bovendien de kwaliteit van de data gewaarborgd en dit is in lijn met de toepasselijkheid van de verplichtingen in de gedelegeerde verordeningen.

3.1.2 Onverwijld

Verplicht wordt om de onderliggende informatie van bepaalde gegevenstypen, zoals verkeersinformatie en infrastructuurgegevens, onverwijld in een digitaal machineleesbaar formaat beschikbaar te stellen via het nationaal toegangspunt. De Richtlijn zelf geeft geen definitie van de term 'onverwijld'. Sinds 2023 is er overleg tussen markt- en overheidspartijen over de vaststelling van kwaliteitseisen van de informatie. De verplichting om informatie onverwijld beschikbaar te stellen wordt daarbij ook verder uitgewerkt. Wanneer afspraken zijn gemaakt over de kwaliteitseisen, waaronder de eisen aan de actualiteit, van informatie zal dit worden geplaatst bij de digitale kaart 'ITS-scope viewer' die als bijlage 3 van deze regeling is opgenomen.

3.1.3 Dynamische kaart

De Richtlijn bevat een verplichting tot het digitaal machineleesbaar maken van onderliggende informatie voor een deel van de gegevenstypen die in de gedelegeerde verordeningen zijn gedefinieerd. De verplichting tot het machineleesbaar maken is in een aantal gevallen beperkt tot een deel van

het geografische gebied waarop de gedelegeerde verordeningen van toepassing zijn, met verschillende deadlines. Daarom is essentieel dat voor betrokken partijen een duidelijke kaart beschikbaar is waarop zij de verplichtingen en het toepasselijke geografische gebied kunnen vinden. Het geografische gebied is bovendien niet bepaald als een statisch gegeven, maar aan de hand van de verkeersdichtheid dat in de loop van de tijd kan fluctueren. Daarnaast wordt voorzien dat de gedelegeerde verordeningen die dienen ter aanvulling van de ITS-richtlijn in de komende jaren worden herzien.² Om bovenstaande redenen is ervoor gekozen het geografische gebied waarop de verplichting tot beschikbaarheid van gegevens ziet per gegevenstype te beschrijven middels een dynamische kaart. Door middel van een verwijzing naar een dynamische kaart, waarop partijen zoals wegbeheerders kunnen zien op welke delen van het wegennetwerk welke verplichting rust, wordt zowel flexibiliteit als duidelijkheid geboden.

3.2 Geografische dekking

In de Richtlijn zijn verschillende geografische gebieden gedefinieerd waarvoor de verplichting tot het beschikbaar maken van onderliggende informatie in digitaal machineleesbaar formaat geldt. Een aantal geografische gebieden kan niet zonder nadere uitleg toegepast worden in de Nederlandse situatie. Om in Nederland de voorgeschreven geografische dekking werkbaar te kunnen toepassen dienen deze binnen de Nederlandse situatie nader geïnterpreteerd te worden.

Voor de gegevenstypen waarop de RTTI-verordening van toepassing is, is de verplichting op grond van de Richtlijn tot het machineleesbaar maken van gegevens qua geografische dekking ingeperkt tot de autosnelwegen, de hoofdwegen die de stedelijke gebieden met elkaar verbinden en de belangrijkste wegen in de steden die gedefinieerd zijn als 'stedelijke knooppunten'. Deze geografische dekking komt in de praktijk vrijwel volledig overeen met het netwerk voor Regionaal VerkeersManagement (hierna aangeduid als RVM-netwerk). Daarom wordt voorgesteld voor deze geografische dekking het RVM-netwerk toe te passen. Het grote voordeel van het toepassen van het RVM-netwerk bij de implementatie is dat het RVM-netwerk in de praktijk reeds veelvuldig wordt gebruikt door belanghebbenden. Verdere toelichting over de concrete invulling van deze geografische reikwijdte en het onderhoud van het RVM-netwerk in relatie tot de criteria van de ITS-Richtlijn zal worden geplaatst bij de digitale kaart 'ITS-scope viewer' die als bijlage 3 van deze regeling is opgenomen.

Voor de gegevenstypen waarop de RTTI-verordening van toepassing is, wordt de geografische reikwijdte 'centrum van elk stedelijke knooppunten' in de Nederlandse situatie vertaald naar de woonplaats. Deze keuze is gemaakt omdat in de Richtlijn het begrip 'centrum van elk stedelijk knooppunt' niet nader is gedefinieerd. Het begrip 'woonplaats' is eenduidig gedefinieerd in de Basisregistratie Adressen en Gebouwen. In de Nederlandse situatie geldt dat door het hanteren van de woonplaatsgrenzen de geografische dekking 'stedelijke knooppunten' volledig wordt ingevuld.

Voor de gegevenstypen waarop de MMTIS-verordening van toepassing is wordt de in de Richtlijn genoemde geografische reikwijdte 'stedelijke knooppunten' in de Nederlandse situatie vertaald naar de gemeenten waartoe de genoemde woonplaatsen behoren. Deze keuze is gemaakt omdat dit overeen komt met de huidige uitvoeringspraktijk voor de gegevenstypen waarop deze geografische dekking van toepassing is. In de Nederlandse situatie geldt dat de geografische dekking 'stedelijke knooppunten' volledig wordt ingevuld door hierbij de gemeentegrenzen aan te houden.

Verdere toelichting over de concrete invulling van de 'stedelijke knooppunten' en 'centrum van elk stedelijk knooppunt' zal worden geplaatst bij de digitale kaart 'ITS-scope viewer' die als bijlage 3 van deze regeling is opgenomen.

De lidstaten hebben in de Richtlijn de keuze gekregen, indien gewenst, de dekking in steden in het centrum van stedelijke knooppunten te beperken tot straten met een jaarlijkse gemiddelde dagelijkse verkeersdichtheid van meer dan 7.000 voertuigen. Na consultatie met wegbeheerders, wordt er in Nederland gekozen om geen gebruik te maken van deze uitzonderingsmogelijkheid. Door wegbeheerders is in dat verband naar voren gebracht dat voor de implementatie van de Richtlijn in de uitvoering werkprocessen aangepast moeten worden. Het uitsluiten van wegen maakt de inspanning niet lichter.

3.3 Inrichten van een dienst voor minimale universele verkeersveiligheidsinformatie

In de Richtlijn is bepaald dat uiterlijk op 31 december 2026 een dienst voor minimale universele verkeersveiligheidsinformatie (SRTI) moet zijn ingericht. Verkeersveiligheidsinformatie is bedoeld om weggebruikers te waarschuwen voor verkeersonveilige situaties. Om effect te hebben moeten

² Geplande herzieningen zijn door de Europese Commissie aangekondigd in het werkprogramma voor de jaren 2022–2027 (COM/2022/9140).

weggebruikers zo snel mogelijk geïnformeerd te worden over verkeersonveilige situaties.

Om het bereik van deze informatie gericht en via verschillende kanalen bij de gebruiker te krijgen is gekozen de SRTI-dienst in te richten door dienstverleners – zoals navigatie- en routeplanningsdiensten, in-car systemen en publieke informatiekkanalen – te verplichten om de verkeersveiligheidsinformatie uit de SRTI-Verordening die toegankelijk is gemaakt via het nationaal toegangspunt kosteloos te verstrekken aan afnemers, mits de data van voldoende kwaliteit is. Door middel van deze verplichting wordt de dienst blijvend gegarandeerd zonder de markt te verstoren.

Deze oplossing is analoog aan de verplichting tot het verstrekken van informatie in de RTTI-Verordening.

3.4 Privacy

Met de implementatie van deze Richtlijn ontstaat geen nieuwe verplichting tot verwerking van persoonsgegevens. Voor de meeste gegevenstypen waar de verplichting tot het omzetten in digitaal machineleesbaar formaat betrekking op heeft geldt dat geen sprake is van (al dan niet indirect herleidbaar tot) persoonsgegevens. Bij een aantal gegevenstypen worden locatiegegevens verwerkt, die kunnen leiden tot verwerking van persoonsgegevens wanneer deze aan de hand van kentekens kunnen worden herleid tot personen. Behoudens de gegevenstypen die vallen onder het toepassingsbereik van de SRTI-Verordening, worden voor het beschikbaar stellen van informatie weliswaar locatiegegevens verwerkt, maar worden deze niet verbonden aan kentekens nu dit gelet op het beoogde doel tot het delen van de informatie niet vereist is.

Onder de SRTI-Verordening bestond reeds een verplichting om verkeersveiligheidsinformatie beschikbaar te stellen, wanneer deze reeds digitaal machineleesbaar is, zoals informatie over spookrijders of obstakels op de weg. Nu deze data in Nederland reeds digitaal wordt verwerkt, leidt de verplichting om onderliggende informatie om te zetten in digitaal machineleesbaar formaat niet tot nieuwe verwerking van persoonsgegevens. In de dataketen van autofabrikanten naar NDW vindt er in de praktijk evenmin verandering plaats naar aanleiding van de implementatie van de Richtlijn, omdat de door autofabrikanten verzamelde informatie reeds digitaal en machineleesbaar is. Deze informatie wordt geanonimiseerd gedeeld met NDW en door hen geaggregeerd beschikbaar gesteld op het nationaal toegangspunt.

Bovendien is er een duidelijk gescheiden rolverdeling tussen RWS en NDW opgesteld als het aankomt op het verwerken van verkeersveiligheidsinformatie. RWS in zijn rol als wegbeheerder, is verantwoordelijk voor de verwerking van operationele verkeersinformatie op het hoofdwegennet, zoals het afhandelen van incidenten, en vanuit deze rol ook voor het delen van verkeersveiligheidsinformatie op het nationaal toegangspunt. NDW is een samenwerkingsverband van overheden (RWS, provincies, gemeenten) en een neutrale dataverstrekker die de informatie geanonimiseerd ontvangt en beschikbaar stelt op het nationaal toegangspunt. NDW heeft voor het doel (het doorgeven van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde incidenten op de weg) geen persoonsgegevens nodig, enkel de aard van het incident (bijvoorbeeld de aanwezigheid van een obstakel op de weg) en de locatie ervan, om deze door te geven aan weggebruikers via dienstverleners. Locatiegegevens kunnen door NDW niet gecombineerd worden met bijvoorbeeld kentekens, want deze informatie ontvangen zij niet vanuit hun rol.

Gelet op bovenstaande ontstaat met de implementatie van deze Richtlijn geen nieuwe verplichting tot verwerking van (persoons)gegevens. Derhalve kan worden volstaan met de data protection impact assessments (DPIA's) die zijn uitgevoerd in het kader van het eerder omzetten van de ITS-richtlijn en de aanvullende gedelegeerde verordeningen en is het niet nodig de Autoriteit Persoonsgegevens om advies te vragen.

4. Verhouding tot hoger recht

De ITS-richtlijn en de daarbij behorende gedelegeerde verordening RTTI-verordening staan niet op zich. Zij maken deel uit van een groter pakket met twee andere EU-rechtshandelingen, waarvoor uitvoeringswetgeving in Nederland in voorbereiding is. Het gaat om Richtlijn (EU) 2022/2557 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2022 betreffende de weerbaarheid van kritieke entiteiten en tot intrekking van Richtlijn 2008/114/EG van de Raad (PbEU 2022, L 333; hierna aangeduid als CER-richtlijn) en om verordening (EU) 2024/1689 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2024 tot vaststelling van geharmoniseerde regels betreffende artificiële intelligentie en tot wijziging van diverse andere verordeningen en richtlijnen (verordening artificiële intelligentie; hierna aangeduid als AI-verordening).

De CER-richtlijn heeft betrekking op essentiële diensten. Een dienst is essentieel als die van cruciaal



belang is voor onder andere de instandhouding van vitale maatschappelijke functies en economische activiteiten. In de bijlage van de CER-richtlijn worden essentiële diensten aangewezen. Onder nr. 2, onder d (weg) van die bijlage worden kort samengevat genoemd wegenautoriteiten zoals gedefinieerd in verordening (EU) 2015/962, die verantwoordelijk zijn voor het verkeersbeheer. De genoemde verordening is inmiddels vervangen door de RTTI-verordening. Daarnaast worden exploitanten van intelligente vervoerssystemen zoals gedefinieerd in de ITS-richtlijn genoemd. De diensten die door de twee genoemde partijen worden aangeboden, worden hierdoor aangemerkt als essentieel. De CER-richtlijn zal worden geïmplementeerd in de Wet weerbare kritieke entiteiten³. Deze nieuwe wet zal daarmee ook van toepassing zijn op de genoemde diensten.

In de AI-verordening wordt aan fabrikanten en gebruikers van veiligheidscomponenten die deel uitmaken van kritieke infrastructuur extra eisen gesteld. Het falen of gebrekkig functioneren van een AI-systeem in deze sectoren kan een grootschalig risico opleveren voor het leven en de gezondheid van personen en kan leiden tot aanzienlijke verstoringen van de normale beoefening van sociale en economische activiteiten. In bijlage III bij de AI-verordening wordt het wegverkeer als kritieke infrastructuur aangeduid. In de AI-verordening wordt voor de nadere duiding van hetgeen onder kritieke infrastructuur wordt bedoeld verwezen naar de EU-rechtshandelingen in de bijlage bij de CER-richtlijn. Voor wegverkeer wordt verwezen naar de ITS-richtlijn en RTTI-verordening. Dit betekent dat de AI-verordening en de nog in voorbereiding zijnde Wet uitvoering verordening artificiële intelligentie ook van toepassing zullen worden bij de uitvoering van de ITS-richtlijn en RTTI-verordening.

5. Gevolgen (m.u.v. financiële gevolgen) en uitvoering

Voor de uitwerking van de gevolgen op korte termijn is een analyse gemaakt in hoeverre de gegevenstypen uit bijlage III van de Richtlijn nu al in een digitaal machineleesbaar formaat zijn gemaakt. Voor deze analyse is gebruik gemaakt van de recente nationale ITS-voortgangsrapportage. Uit de analyse blijkt dat de meeste gegevenstypen uit bijlage III van de ITS-richtlijn al in een digitaal machineleesbaar formaat beschikbaar zijn voor het volledige geografische gebied.

Voor sommige partijen die de verantwoordelijkheid hebben voor het machineleesbaar maken en beschikbaar stellen van onderliggende informatie heeft de nieuwe verplichting geen wijzigingen tot gevolg, omdat zij reeds alle onderliggende informatie in het juiste digitaal machineleesbare formaat beschikbaar stellen. Dit geldt bijvoorbeeld voor gegevens over de locatie en uitrusting van bushaltes. Voor andere gegevenstypes geldt dat het omzetten van de onderliggende informatie naar digitaal machineleesbaar formaat vraagt om aanpassingen van werkprocessen en de bijbehorende systemen om deze data in overeenstemming met de vereiste formats vast te leggen en te kunnen delen. Dit speelt met name voor wegbeheerders, omdat de door hen genomen besluiten en geregistreerde meldingen nog niet altijd bestaan in het juiste digitaal machineleesbare formaat.

Zoals hiervoor in paragraaf 3.1.2 is toegelicht, zullen afspraken worden gemaakt over de kwaliteitseisen, waaronder de eisen aan de actualiteit, waaraan de informatie die ter beschikking wordt gesteld op grond van de ITS-richtlijn moet voldoen. Deze afspraken omvatten zowel afspraken om de informatie op het kwaliteitsniveau te brengen en te houden. Tot deze afspraken zijn gemaakt en de kwaliteitseisen zijn gesteld, wordt door partijen uitvoering gegeven aan de verplichtingen op basis van best effort.

6. Toezicht en handhaving

Een of meer instantie(s) kunnen door de lidstaat worden aangewezen om beoordelingen uit te voeren van de naleving van de verplichtingen onder de Richtlijn. Er is voor gekozen voor de nieuwe verplichtingen uit de ITS-richtlijn nog geen toezichthoudende instantie aan te wijzen in deze wijzigingsregeling omdat dit geen verplichting is, maar slechts een optie in de richtlijn, en er voor zuivere implementatie is gekozen.

7. Financiële gevolgen

Om data te creëren en structureel te borgen zijn er (de)centrale incidentele en structurele kosten. Onderzoeken naar kosten (Twynstra Gudde, 2024) en baten (Decisio, 2024) en werklasteronderzoeken die gedaan zijn door Vereniging Nederlandse Gemeenten (hierna aangeduid als VNG), Interprovinciaal

³ Het bij koninklijke boodschap van 2 juni 2025 ingediende voorstel van wet houdende regels ter implementatie van Richtlijn (EU) 2022/2557 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2022 betreffende de weerbaarheid van kritieke entiteiten en tot intrekking van Richtlijn 2008/114/EG van de Raad (PbEU 2022, L 333) (Wet weerbaarheid kritieke entiteiten; Kamerstukken 36 765).

Overleg (hierna aangeduid als IPO) en RWS hebben breder gekeken dan alleen de implementatiekosten van de ITS-Regeling, namelijk naar de doorontwikkeling van het volledige Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (hierna aangeduid als DSM). Omdat de ITS-Richtlijn onderdeel uitmaakt van het DSM, is voor de Uitvoerbaarheidstoets Decentrale Overheden (hierna aangeduid als UDO) gebruik gemaakt van deze onderzoeken, de ITS-voortgangsrapportage (MAPtm, 2025) en de ITS-Impactanalyse (Panteia, 2025).

Uit de werklasteronderzoeken kwamen brede ramingen en omdat een aantal zaken nog verder uitgewerkt moet worden, is in het verslag van de UDO geconcludeerd dat voor de korte termijn de verplichtingen die volgen uit de implementatie van de Richtlijn geen financiële gevolgen hebben voor decentrale overheden en evenmin voor RWS. In het Bestuurlijk Overleg Mobiliteit is op 8 oktober 2025 ingestemd met het UDO verslag en besloten om gezamenlijk een vervolgtraject in te gaan waarin verdere uitwerking plaats zal vinden. In de eerste fase van dit vervolgtraject wordt uitgewerkt wat er nodig is om tot het uniform beschikbaar stellen van mobiliteitsdata te komen die bruikbaar is voor de gezamenlijke doelen. Over de structurele kosten en bekostiging van de tweede fase van het vervolgtraject worden op basis van de resultaten van de eerste fase afspraken gemaakt middels een apart bestuurlijk besluit.

Vanwege de keuze voor zuivere implementatie en vanwege het feit dat analyse heeft uitgewezen dat hiermee in de huidige situatie al nagenoeg wordt voldaan aan de Richtlijn op basis van eigen inzet van wegbeheerders, hebben de VNG, het IPO en RWS aangegeven in het kader van de UDO ten aanzien van deze wijzigingsregeling geen uitvoeringstoets te doen. Wanneer de invulling van de vervolgfase nader is uitgewerkt, zullen zij hierop een uitvoeringstoets doen.

8. Advies en consultatie

Aangezien de implementatie van de Richtlijn plaatsvindt door middel van ‘zuivere implementatie’ en geen andere regels zijn opgenomen dan strikt noodzakelijk heeft er geen internetconsultatie plaats gevonden. Internetconsultatie had niet in betekende mate tot aanpassing van het voorstel van de regeling kunnen leiden. Daarmee wordt voldaan aan een van de uitzonderingsgronden voor het niet plaats doen vinden van internetconsultatie.⁴

Omdat deze regeling zuivere implementatie van een Europese richtlijn inhoudt, is eveneens afgezien van een advies van de ATR.

UDO

In overeenstemming met de Code Interbestuurlijke verhoudingen zijn de VNG en de IPO in een vroeg stadium betrokken bij de implementatie van de Richtlijn. In maart 2025 is een UDO opgestart, waardoor de decentrale overheden en RWS zo vroeg mogelijk in het beleidsproces zijn betrokken bij de uitvoering van deze wijzigingsregeling. Dit proces is procesmatig begeleid door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Een UDO-werkgroep (VNG, IPO, Rijkswaterstaat, en Unie van Waterschappen als agendalid) is sinds de start tweewekelijks bijeen gekomen. Hierin zijn de rollen en verantwoordelijkheden van decentrale overheden in de uitvoering van de ITS-Regeling verder uitgewerkt en zijn de bestuurlijke overwegingen zoals financiering in relatie tot beschikbare middelen aan de orde gekomen. Er is gekeken naar een uitvoerbare vertaling van de ITS-richtlijn, zoals welke geografische reikwijdte te hanteren. Ook is gekeken welke vervolgspraken gemaakt moeten worden om te komen tot een toekomstvast data-registratie om te voldoen aan huidige en toekomstige Europese verplichtingen op een efficiënte manier waarbij baten gemaximaliseerd worden. Parallel aan het opstellen van deze wijzigingsregeling werken overheden samen aan een toekomstvast inrichting voor het beschikbaar maken van de informatie binnen het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata.

In het verslag van de UDO wordt geconcludeerd dat de uitkomst van de UDO is dat de Richtlijn op korte termijn, waarin de gegevens op basis van best effort naar de intentie van de ITS-richtlijn beschikbaar zijn, uitvoerbaar is.

9. Inwerkingtreding

Deze wijzigingsregeling betreft implementatie van Richtlijn (EU) 2023/2661. Het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten maakt een uitzondering op de vaste verandermomenten wanneer het gaat

⁴ Zie de najaarsrapportage regeldruk van 17 november 2016 (Kamerstukken II 2016/17, 29 515, nr. 397, p. 5) en het Draaiboek voor de regelgeving nr. 16 (internetconsultatie).



om de implementatie van Europese regelgeving. Voor deze wijzigingsregeling is gekozen voor inwerkingtreding op 21 december 2025, omdat de Richtlijn uiterlijk op die dag moet zijn geïmplementeerd in nationaal recht op grond van artikel 2, eerste lid, van de Richtlijn. Gelet hierop wordt in overeenstemming met aanwijzing 4.17, vijfde lid, aanhef en onder d, van de Aanwijzingen voor de regelgeving afgeweken van de vaste verandermomenten. Artikelen 4.5 en 4.6 strekken tot implementatie van artikel 6 bis, tweede lid, van de Richtlijn. Omdat artikel 6 bis, tweede lid, van de Richtlijn volgens bijlage IV van de Richtlijn op 31 december 2026 moet zijn geïmplementeerd in nationaal recht, is wat betreft de inwerkingtreding van de artikelen 4.5 en 4.6 een uitzondering gemaakt.

Artikelsgewijs deel

Artikel I

Onderdeel A

Artikel 4.3

De reikwijdte van de werking van de verplichting om onderliggende informatie beschikbaar te stellen, daaronder begrepen het omzetten daarvan in digitaal machineleesbaar formaat, wanneer de onderliggende informatie reeds bestaat, is gebonden aan de afbakening van de gegevenstypen en de geografische reikwijdte die in bijlage 3 van de richtlijn is vastgesteld. Het geografische gebied waarop de verplichting tot beschikbaarheid van gegevens ziet is per gegevenstype beschreven middels de dynamische kaart 'ITS-scope viewer' in bijlage 3 van de regeling.

Artikel 4.4

Het is aangewezen te bepalen wie verplicht is gegevens beschikbaar te stellen, daaronder begrepen het omzetten daarvan in digitaal machineleesbaar formaat, wanneer de onderliggende informatie reeds bestaat. Het gaat daarbij om de partijen die reeds verantwoordelijk zijn voor de gegevens en diensten die vallen onder de gedelegeerde verordeningen. Hiermee is duidelijk en overzichtelijk op wie de verplichting tot het ter beschikking stellen van gegevens in digitaal machineleesbaar formaat rust, omdat dit ligt in het verlengde van de reeds bestaande verplichting om gegevens toegankelijk te maken. Zie ook hetgeen hiervoor onder paragraaf 3.1.1 van deze toelichting is opgenomen.

Artikel 4.5

In de Richtlijn is bepaald dat een dienst voor minimale universele verkeersveiligheidsinformatie (SRTI) moet zijn ingericht. De SRTI-dienst wordt ingericht door dienstverleners te verplichten om de verkeersveiligheidsinformatie die toegankelijk is gemaakt via NDW kosteloos te verstrekken aan ITS-gebruikers mits de data van voldoende kwaliteit is. Zie ook hetgeen hiervoor onder paragraaf 3.3 van deze toelichting is opgenomen.

Artikel 4.6

De verplichting om de minimale universele verkeersveiligheidsdienst, bedoeld in artikel 2, onderdeel I, van gedelegeerde verordening (EU) 886/2013, in te voeren is gekoppeld aan een geografische dekking. In bijlage IV van de Richtlijn is opgenomen dat de verplichting geldt voor het trans-Europese kernwegennet en het uitgebreide trans-Europese wegennet. Om de geografische dekking inzichtelijk te maken wordt in de digitale kaart 'ITS-scope viewer' die als bijlage 3 aan deze regeling is toegevoegd een kaart opgenomen van de wegen waarop deze verplichting van toepassing is.

Onderdeel B

Zowel ten aanzien van de verplichting tot het machineleesbaar maken van de in de Richtlijn genoemde gegevenstypen als de invoering van de minimale universele verkeersveiligheidsdienst geldt een vastgestelde geografische dekking. Het is wenselijk op een laagdrempelige manier inzichtelijk te maken welke geografische dekking van toepassing is. Met het oog op de overzichtelijkheid en de benodigde flexibiliteit is gekozen deze kaart niet als statische kaarten op te nemen, maar daartoe een digitale kaart beschikbaar te stellen. Omdat de bijlage wegens de aard en omvang niet geschikt is voor publicatie in de Staatscourant, is ervoor gekozen deze te plaatsen op een externe website. De beheerder van de kaart is NTM. Op grond van artikel 7, tweede lid, van de Bekendmakingswet vindt de bekendmaking van de digitale kaart 'ITS-scope viewer' plaats op de website van NTM. Hiervoor is in overeenstemming met aanwijzing 5.76 van de Aanwijzingen voor de regelgeving vooraf instemming verkregen van de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.



Implementatietabel

In onderstaande implementatietabel is aangegeven op welke wijze de artikelen van Richtlijn (EU) 2023/2661 worden geïmplementeerd.

Richtlijn (EU) 2023/2661	ITS-Regeling	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op keuze bij invulling beleidsruimte
Artikel 1, lid 1 (toepassingsbereik richtlijn)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie.		
Artikel 1, lid 2 (vaststelling prioritaire gebieden)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie.		
Artikel 1, lid 3, onder a (definitie interoperabiliteit)	Behoeft geen implementatie. Definitie is niet overgenomen in nationale wet- en regelgeving.		
Artikel 1, lid 3, onder b (definitie ITS-dienst)	Behoeft geen implementatie. Definitie is niet overgenomen in nationale wet- en regelgeving.		
Artikel 1, lid 3, onder c (definitie weggegevens)	Behoeft geen implementatie. Definitie is niet overgenomen in nationale wet- en regelgeving.		
Artikel 1, lid 3, onder d (definitie-bepaling norm)	Behoeft geen implementatie. Definitie is niet overgenomen in nationale wet- en regelgeving.		
Artikel 1, lid 3, onder e punt 19 (definitie coöperatieve intelligente vervoerssystemen) punt 20 (definitie C-ITS-dienst) punt 21 (definitie beschikbaarheid van gegevens) punt 23 (definitie toegankelijkheid van gegevens) punt 24 (definitie multimodale digitale mobiliteitsdienst) punt 25 (definitie onderliggende informatie) punt 26 (definitie hoofdweg)	Behoeft geen implementatie. Definities zijn niet overgenomen in nationale wet- en regelgeving.		
Artikel 1, lid 3, onder e punt 22 (definitie nationaal toegangspunt)	Dynamische verwijzing in artikel 2.1 van de ITS-Regeling.		
Artikel 1, lid 4 (nieuw artikel 4 bis)	Dit artikellid bevat intern EU-recht en bevat feitelijk handelen van de lidstaten. Om die redenen behoeft het geen implementatie.		
Artikel 1, lid 5	Implementatie wordt vormgegeven door feitelijk handelen.	Verplichting tot samenwerking binnen en tussen lidstaten met betrekking tot de uitvoering van de door de Europese Commissie vast te stellen gedelegeerde handelingen over de ITS-toepassingen en diensten en de beoordeling van de naleving van de eisen.	Nederland voldoet aan de samenwerkingsplicht door actieve deelname aan NAPCORE. NAPCORE is een Europees samenwerkingsproject waarin alle EU-landen samenwerken om de nationale toegangspunten voor mobiliteitsdata te versterken. NTM vertegenwoordigt Nederland in de werkgroepen van NAPCORE. Daarnaast neemt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat namens Nederland deel aan de NAPCORE stuurgroep.
Artikel 1, lid 6, onder a	Dit artikellid bevat intern EU-recht. Behoeft geen implementatie.	Regelt specificaties mogelijkheid vaststellen extra regels door lidstaat.	Gekozen om geen extra regels vast te stellen; hier is in Nederland geen aanleiding voor.

Richtlijn (EU) 2023/2661	ITS-Regeling	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op keuze bij invulling beleidsruimte
Artikel 1, lid 6, onder b	Behoeft geen implementatie.	Mogelijkheid aanwijzen beoordeelingsinstantie(s)	Gekozen om dit niet te doen; hier is in Nederland geen aanleiding voor. Zie ook paragraaf 6 van de toelichting.
Artikel 1, lid 6, onder c	Dit artikellid bevat intern EU-recht en behoeft om die reden geen implementatie.		
Artikel 1, lid 7 (nieuw artikel 6 bis)	Artikel 6 bis, lid 1: Artikelen 4.3 en 4.4 van de ITS-regeling. Artikel 6 bis, lid 2: Artikelen 4.5 en 4.6 van de ITS-regeling.		
Artikel 1, lid 8	Dit artikellid bevat intern EU-recht en richt zich tot de Europese Commissie. Om die redenen behoeft het geen implementatie.		
Artikel 1, lid 9 (nieuw artikel 7 bis)	Lid 1, 2 en 4: De leden bevatten intern EU-recht en richten zich tot de Europese Commissie. Om die redenen behoeft het geen implementatie. Lid 3: Dit lid gaat over een bevoegdheid die niet voortvloeit uit de Richtlijn. Om die reden behoeft het geen implementatie.		
Artikel 1, lid 10	Dit artikellid richt zich tot de Europese Commissie en behoeft om die reden geen implementatie.		
Artikel 1, lid 11	Behoeft geen implementatie.	Indien er persoonsgegevens worden verwerkt, moeten de specificaties die als gevolg van de richtlijn worden ontwikkeld, voorzien in adequate en passende waarborgen voor de bescherming van persoonsgegevens in overeenstemming met de vereisten van Verordening (EU) 2016/679 en Richtlijn 2002/58/EG.	In Nederland worden ten behoeve van de implementatie geen persoonsgegevens verwerkt. Zie ook paragraaf 3.4 van de toelichting.
Artikel 1, lid 12 (nieuw artikel 10 bis)	Dit artikellid richt zich tot de Europese Commissie en behoeft om die reden geen implementatie.		
Artikel 1, lid 13, onder a	Dit artikellid bevat intern EU-recht en behoeft om die reden geen implementatie.		
Artikel 1, lid 13, onder b	Dit artikellid bevat intern EU-recht en behoeft om die reden geen implementatie.		
Artikel 1, lid 13, onder c	Dit artikellid bevat intern EU-recht en behoeft om die reden geen implementatie.		
Artikel 1, lid 14	Dit artikellid bevat intern EU-recht en behoeft om die reden geen implementatie.		



Richtlijn (EU) 2023/2661	ITS-Regeling	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op keuze bij invulling beleidsruimte
Artikel 1, lid 15 (verslaglegging)	Lid 1: Dit artikellid richt zich alleen tot de lidstaat en vindt zijn weerslag in de rapportage van de lidstaat aan de Europese Commissie, behoeft om die reden geen implementatie. Lid 2: Dit artikellid bevat intern EU-recht en behoeft om die reden geen implementatie. Lid 3: Dit artikellid richt zich tot de lidstaat en vindt zijn weerslag in de rapportage van de lidstaat aan de Europese Commissie. Verder richt het artikellid zich tot de Europese Commissie. Om die redenen behoeft het geen implementatie. Lid 4: Dit artikellid richt zich tot de Europese Commissie en behoeft om die reden geen implementatie.		
Artikel 1, lid 16 (nieuw artikel 8 bis; herziening)	Dit artikellid richt zich tot de Europese Commissie en behoeft om die reden geen implementatie.		
Artikel 1, lid 17 (bijlage I)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie.		
Artikel 1, lid 18 (bijlage II)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie.		
Artikel 1, lid 19 (bijlage III)	Artikelen 4.3 en 4.4 en bijlage 3 van de ITS-regeling.		
Artikel 1, lid 20 (bijlage IV)	Artikelen 4.5 en 4.6 en bijlage 3 van de ITS-regeling.		
Artikel 2 (omzetting)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie.		
Artikel 3 (inwerkingtreding)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie.		
Artikel 4 (adressaten)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie.		

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman*