EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 21.4.2026
COM(2026) 165 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

over de uitvoering 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

{SWD(2026) 117 final}

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

over de uitvoering 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

Inhoudsopgave

1 INLEIDING EN CONTEXT 3
2 STAND VAN DE UITVOERING VAN RICHTLIJN 2010/40/EU 4
2.1 Gedelegeerde handelingen inzake specificaties en aanverwante wetgeving 4
2.2 Een nieuw werkprogramma voor de periode 2024-2028 7
2.3 Normen 9
2.4 Regels betreffende gegevensbescherming en privacy 10
2.5 Voorschriften betreffende de aansprakelijkheid 10
2.6 Verslaglegging door de lidstaten 10
2.6.1 Nieuwe regels voor de verslaglegging 10
2.6.2 Lessen uit de analyse van de verslagen van de lidstaten 11
2.7 Europese ITS-adviesgroep 14
3 ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN EN SAMENWERKING 15
4 INGEZETTE EN BENODIGDE FINANCIËLE MIDDELEN 16
5 CONCLUSIE 18

1 INLEIDING EN CONTEXT

Dit is het eerste verslag sinds de vaststelling op 22 november 2023 van Richtlijn (EU) 2023/2661 tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU ("de ITS-richtlijn"), die de lidstaten uiterlijk op 21 december 2025 moesten omzetten. Overeenkomstig artikel 17, lid 4, van de gewijzigde ITS-richtlijn moet de Commissie uiterlijk twaalf maanden na de uiterste datum van 21 maart 2025 voor het indienen van nationale ITS-verslagen door de lidstaten bij de Commissie, bij het Europees Parlement en de Raad een verslag indienen over de vorderingen bij de uitvoering van de richtlijn en de bijbehorende gedelegeerde handelingen[1].

Met de wijziging van de ITS-richtlijn werden verschillende doelstellingen nagestreefd. Deze zijn vastgesteld bij de evaluatie achteraf van de richtlijn[2] en het tweede voortgangsverslag van de Commissie[3] aan het Europees Parlement en de Raad over de uitvoering van de ITS-richtlijn, en zijn verder beoordeeld in de effectbeoordeling[4] bij het voorstel voor een richtlijn tot wijziging van de ITS-richtlijn[5]. De doelstellingen waren: i) de coördinatie met betrekking tot de toegankelijkheid van gegevens verder verbeteren, ii) rekening houden met de opkomst van nieuwe thema's en uitdagingen op ITS-gebied en iii) de beschikbaarheid van cruciale gegevenstypen voor het gehele wegvervoersnetwerk verbeteren.

Met de wijzigingen van de ITS-richtlijn zijn diverse nieuwe vereisten ingevoerd op het gebied van de beveiliging van coöperatieve intelligente vervoerssystemen (C-ITS), voorlopige maatregelen voor noodsituaties, verplichte samenwerking tussen de lidstaten en belanghebbenden, de beschikbaarheid van gegevens en de uitrol van diensten, en de vereenvoudiging van de verslaglegging over zowel de richtlijn als de gedelegeerde handelingen daarvan, met inbegrip van het vaststellen van een gemeenschappelijk model en gemeenschappelijke kernprestatie-indicatoren (KPI's). Er zijn twee bijlagen toegevoegd met lijsten van gegevenstypen en diensten die van cruciaal belang worden geacht voor de uitrol van ITS. Ook werd erkend dat de nationale toegangspunten (NAP's)[6] een belangrijke rol spelen met het oog op de toegankelijkheid van gegevens.

De vier prioritaire gebieden van de ITS-richtlijn werden ook opnieuw gedefinieerd en gereorganiseerd in vier categorieën diensten, waarbij nieuwe ITS-thema's en -uitdagingen werden erkend, zoals Mobility as a Service (MaaS) en geconnecteerde, coöperatieve en geautomatiseerde mobiliteit (CCAM), waarbij ervoor werd gezorgd dat het toepassingsgebied van de bestaande gedelegeerde handelingen bestreken blijft.

De rol van het Europees ITS-comité is versterkt, met name door toepassing van de onderzoeksprocedure voor de vaststelling van nieuwe ITS-werkprogramma's en het model en de KPI's voor de verslaglegging door de lidstaten. De rol van de Europese ITS-adviesgroep werd ook versterkt door de toevoeging van een verplichte raadplegingsfase vóór de goedkeuring van de ITS-werkprogramma's.

---

[1] Nationale ITS-verslagen zijn beschikbaar op https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/its-national-reports_nl.

[2] SWD(2019) 369 final.

[3] COM(2019) 464 final.

[4] SWD(2021) 474 final.

[5] COM(2021) 813 final.

[6] https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_nl.

Zoals vereist op grond van de gewijzigde ITS-richtlijn heeft de Commissie in 2024 de volgende besluiten vastgesteld:

- Besluit van de Commissie van 22 maart 2024 tot wijziging van Besluit 2011/C 135/03 van de Commissie wat betreft de toepasselijkheid ervan, de taken van de Europese ITS-adviesgroep en de transparantie van de werking ervan[7];
- Uitvoeringsbesluit van de Commissie van 11 november 2024 tot vaststelling van het model, met inbegrip van kernprestatie-indicatoren, voor de rapportering door de lidstaten krachtens Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad[8]. Bij dit besluit wordt het eerdere uitvoeringsbesluit van de Commissie van 13 juli 2011 tot vaststelling van richtsnoeren voor de verslaglegging door de lidstaten ingetrokken en vervangen[9]. In 2024 is samen met deskundigen van de lidstaten ook een richtsnoer over de KPI's van ITS voor de EU opgesteld[10];
- Uitvoeringsbesluit van de Commissie van 12 november 2024 tot vaststelling van een werkprogramma voor Richtlijn 2010/40/EU voor de periode 2024-2028[11] (het ITS-werkprogramma 2024-2028).

Dit verslag gaat vergezeld van een werkdocument van de diensten van de Commissie waarin de nationale ITS-verslagen van 2025 worden geanalyseerd, met inbegrip van de beschikbaarheid van de in bijlage III vermelde cruciale gegevenstypen en de uitrol van de in bijlage IV bij de ITS-richtlijn vermelde diensten, zoals verstrekt door de lidstaten overeenkomstig artikel 17, lid 1, van de ITS-richtlijn. In het werkdocument van de diensten van de Commissie worden ook de KPI's geanalyseerd die de lidstaten in hun verslagen hebben verstrekt.

2 STAND VAN DE UITVOERING VAN RICHTLIJN 2010/40/EU

2.1 Gedelegeerde handelingen inzake specificaties en aanverwante wetgeving

Sinds de publicatie van het tweede voortgangsverslag van de Commissie zijn verschillende belangrijke wijzigingen aangebracht in de specificaties die in het kader van de ITS-richtlijn zijn vastgesteld. De huidige stand is als volgt:

Prioritaire actie a) — aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten: op 31 mei 2017 heeft de Commissie Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926 tot aanvulling van de ITS-richtlijn met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten[12] vastgesteld. Deze specificaties hadden betrekking op zowel voorwaarden voor het mogelijk maken van de uitrol van diensten, zoals de verplichte toegankelijkheid van bestaande statische gegevens via NAP's, als bepalingen voor het koppelen van reisinformatiediensten.

[7] PB C, C/2024/2348, 27.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2348/oj.
[8] PB L, 2025/264, 10.2.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/264/oj.
[9] PB L 193 van 23.7.2011, blz. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/453/oj.
[10] Beschikbaar op Nationale ITS-verslagen — Mobiliteit en vervoer — Europese Commissie.
[11] PB C, C/2024/6798, 13.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/6798/oj.
[12] PB L 272 van 21.10.2017, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj.

Zoals aangekondigd in de mededeling van de Commissie over een strategie voor duurzame en slimme mobiliteit[13], zijn de specificaties gewijzigd bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2024/490[14], die op 29 november 2023 door de Commissie is vastgesteld. Volgens de gewijzigde specificaties moeten gegevenshouders via de NAP's toegang verlenen tot bestaande dynamische gegevens (bv. realtime-informatie zoals verstoringen). Deze bepaling wordt ook uitgebreid tot aanvullende gegevenstypen, bijvoorbeeld over de vraag of fietsen in een trein kunnen worden meegenomen en over de toegankelijkheid voor passagiers met een handicap of beperkte mobiliteit. Afhankelijk van het gegevenstype en de geografische dekking werd de uitvoering van de specificaties gespreid tot 1 december 2028.

Prioritaire actie b) — verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten: op 18 december 2014 heeft de Commissie Gedelegeerde verordening (EU) 2015/962 ter aanvulling van de ITS-richtlijn wat de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten betreft[15] vastgesteld. De specificaties hadden tot doel te zorgen voor de toegankelijkheid, de uitwisseling, het hergebruik en de actualisering van weg- en verkeersgegevens die door wegenautoriteiten, wegenexploitanten en dienstverleners worden gebruikt voor het verlenen van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten.

Deze specificaties zijn herzien door de vaststelling op 2 februari 2022 van Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/670[16], waarbij Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/962 met ingang van 1 januari 2025 is ingetrokken. Bij de herziening zijn gegevenstypen toegevoegd aan de lijst van bestaande gegevens die gegevenshouders via de NAP's toegankelijk moeten maken, en is het geografische toepassingsgebied van de specificaties uitgebreid tot het volledige wegennet van de EU, met uitzondering van particuliere wegen. Ook werd een verplichting ingevoerd voor dienstverleners om in hun diensten, zonder extra kosten voor de eindgebruiker, gegevens op te nemen over eventuele verkeerscirculatieplannen en verkeersregels en -beperkingen die door de bevoegde autoriteiten zijn ingevoerd en via de NAP's toegankelijk zijn gemaakt. Afhankelijk van het gegevenstype en de geografische dekking werd de uitvoering van de specificaties gespreid tussen 1 januari 2023 en 31 december 2027.

Prioritaire actie c) — gegevens en procedures voor het aanbieden, waar mogelijk, van minimale universele verkeersveiligheidsinformatie die kosteloos is voor de gebruikers: op 15 mei 2013 heeft de Commissie Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 886/2013 vastgesteld tot aanvulling van de ITS-richtlijn met betrekking tot de gegevens en procedures voor het aanbieden, waar mogelijk, van minimale universele verkeersveiligheidsinformatie die kosteloos is voor de gebruikers[17]. De herziening van deze specificaties is gepland in het ITS-werkprogramma 2024-2028 (zie hieronder).

Prioritaire actie d) — geharmoniseerde voorziening in de gehele Unie van een interoperabele eCall: op 26 november 2012 heeft de Commissie Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013 betreffende de geharmoniseerde voorziening in de gehele Unie van een interoperabele eCall[18] vastgesteld.

---

[13] COM(2020) 789 final.
[14] PB L, 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj.
[15] PB L 157 van 23.6.2015, blz. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/962/oj.
[16] PB L 122 van 25.4.2022, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/670/oj.
[17] PB L 247 van 18.9.2013, blz. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/886/oj.
[18] PB L 91 van 3.4.2013, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/305/oj.

Voorts is Besluit nr. 585/2014/EU[19] vastgesteld op 15 mei 2014 en Verordening (EU) 2015/758[20] op 29 april 2015. Deze vormen een aanvulling op het kader van de ITS-richtlijn en voorzien in de verplichte uitrol van eCall-alarmcentrales (public safety answering points, PSAP's) en de verplichte uitrusting voor nieuwe typen voertuigen van categorie M_1 of N_1 (zie het tweede voortgangsverslag van de Commissie voor een meer gedetailleerde beschrijving van deze wetgeving).

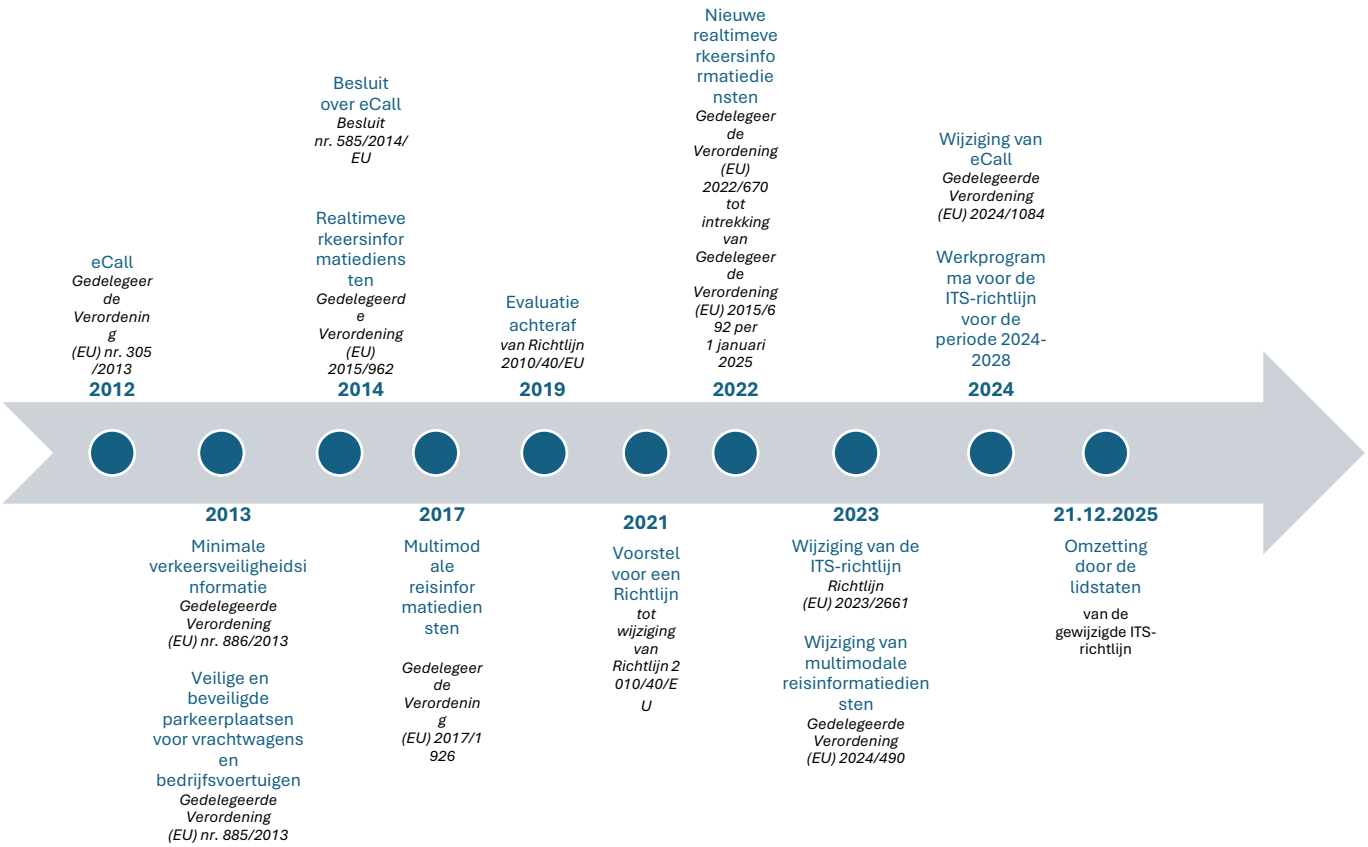
Op 6 februari 2024 heeft de Commissie Gedelegeerde Verordening (EU) 2024/1084[21] tot wijziging van Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 305/2013 vastgesteld. Uit hoofde hiervan zijn de alarmcentrales verplicht om vanaf 1 januari 2026 de ontvangst en afhandeling van eCalls met behulp van de nieuwste pakketgeschakelde communicatietechnologieën (4G/5G) te ondersteunen. Evenzo heeft de Commissie op 14 februari 2024 Gedelegeerde Verordening (EU) 2024/1180[22] tot wijziging van Verordening (EU) 2015/758 wat betreft de normen inzake eCall vastgesteld, en op 23 juli 2025 Gedelegeerde Verordening (EU) 2025/1871[23] tot wijziging van Verordening (EU) 2015/758 wat betreft de normen inzake eCall en tot wijziging van Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/79[24] wat betreft de technische voorschriften en testprocedures voor de goedkeuring van voertuigen die zijn uitgerust met op 112 gebaseerde eCall-boordsystemen.

Prioritaire actie e) — verstrekken van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen: op 15 mei 2013 heeft de Commissie Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 885/2013 ter aanvulling van de ITS-richtlijn met betrekking tot het verstrekken van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen[25] vastgesteld. De herziening van deze specificaties is gepland in het ITS-werkprogramma 2024-2028 (zie hieronder).

Prioritaire actie f) — aanbieden van diensten voor het reserveren van veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen: de Commissie heeft overleg gepleegd met deskundigen van de lidstaten en de belangrijkste belanghebbenden over deze prioritaire actie, onder meer bij de bespreking van het meest recente ITS-werkprogramma voor de periode 2024-2028. Dit leidde tot de conclusie dat er in dit stadium geen behoefte was aan specificaties en normen voor de reservering van parkeerplaatsen.

Naast de specificaties voor de prioritaire acties van de ITS-richtlijn heeft de Commissie op 13 maart 2019 een **gedelegeerde verordening vastgesteld[26] wat de invoering en het operationele gebruik van coöperatieve slimme vervoerssystemen (C-ITS) betreft**. Het Europees Parlement en de Raad hebben bezwaar gemaakt tegen deze gedelegeerde verordening, die niet in werking is getreden. Een nieuw initiatief voor specificaties voor C-ITS is opgenomen in het ITS-werkprogramma 2024-2028 (zie hieronder).

[19] PB L 164 van 3.6.2014, blz. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2014/585(2)/oj.
[20] PB L 123 van 19.5.2015, blz. 77, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj.
[21] PB L, 2024/1084, 12.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1084/oj.
[22] PB L, 2024/1180, 19.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1180/oj.
[23] PB L, 2025/1871, 28.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/1871/oj.
[24] PB L 12 van 17.1.2017, blz. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj.
[25] PB L 247 van 18.9.2013, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/885/oj.
[26] C(2019) 1789 final.



2.2 Een nieuw werkprogramma voor de periode 2024-2028

Sinds de inwerkingtreding van de ITS-richtlijn in 2010 heeft de Commissie het eerste werkprogramma uitgevoerd[27], dat voornamelijk gericht was op het vaststellen van specificaties voor de prioritaire acties in het kader van de richtlijn. Er volgden twee actualiseringen van dit werkprogramma, voor de perioden 2017-2022[28] en 2022-2027[29], die nieuwe acties in het kader van artikel 6, lid 3, van de richtlijn omvatten en met name de herziening van bestaande specificaties mogelijk maakten.

Overeenkomstig artikel 4 bis van de gewijzigde ITS-richtlijn heeft de Commissie op 12 november 2024 een uitvoeringsbesluit vastgesteld tot vaststelling van een nieuw ITS-werkprogramma voor de periode 2024-2028. Het besluit is vastgesteld na raadpleging van de Europese ITS-adviesgroep[30], voorbereidende werkzaamheden met deskundigen van de lidstaten en een positieve stemming in het Europees ITS-comité in september 2024 overeenkomstig de onderzoeksprocedure. De belanghebbenden zijn ook geraadpleegd in het kader van een openbare workshop op 19 maart 2024.

In het ITS-werkprogramma 2024-2028 worden het toepassingsgebied en het tijdschema beschreven van de activiteiten die de Commissie heeft voorgesteld om Richtlijn 2010/40/EU verder uit te voeren. Het gaat hierbij om verschillende overkoepelende taken, met name: a) de vaststelling van het gemeenschappelijk model voor rapportage door de lidstaten en de KPI's in

[27] C(2011) 289 final.
[28] C(2018) 8264 final.
[29] C(2022) 9140 final.
[30] De notulen van de vergadering van 6 juni 2024 zijn bekendgemaakt in het register van deskundigengroepen en andere adviesorganen van de Commissie, codenummer E02736.

2024; b) de vernieuwing van de Europese ITS-adviesgroep in 2024; c) dit verslag over de voortgang bij de uitvoering in 2026 en het verslag over gedelegeerde bevoegdheden in 2028, en d) een evaluatie van de ITS-richtlijn in 2027-2028.

Andere geplande activiteiten betreffen de verschillende prioritaire gebieden van de ITS-richtlijn of wijzigingen van de richtlijn zelf. Voor een aantal van deze activiteiten is reeds een begin gemaakt met de werkzaamheden:

- Wat de werkzaamheden inzake C-ITS-specificaties betreft, werd in juni 2025 een eerste workshop gehouden met publieke en private belanghebbenden, waaronder de Europese ITS-adviesgroep, om het toepassingsgebied van het initiatief te helpen bepalen. De Commissie zal in 2026 een ondersteunende studie starten.
- Binnen de Napcore- en Napcore-X-projecten[31], die worden medegefinancierd door de Connecting Europe Facility (CEF), is een begin gemaakt met de voorbereidende werkzaamheden voor de ontwikkeling van identificatiecodes voor multimodale toegangsknooppunten. De projecten hebben tot doel aanbevelingen te doen en verdere werkzaamheden met de lidstaten te ondersteunen.
- De verkennende studie ter beoordeling van de noodzaak van aanvullende acties op het gebied van geavanceerde verkeers- en incidentenbeheersdiensten is in juli 2025 afgerond[32]. Hierbij werd bevestigd dat er een duidelijke en dringende behoefte is aan aanvullende maatregelen. In 2026 zullen verdere raadplegingen en besprekingen met deskundigen van de lidstaten volgen.
- Er is een begin gemaakt met de herziening van de huidige specificaties voor minimale universele verkeersveiligheidsinformatie. Na een eerste workshop in december 2024 met publieke en private belanghebbenden, waaronder de Europese ITS-adviesgroep, is de Commissie in 2025 een studie gestart, met inbegrip van een kosten-batenanalyse. De bijgewerkte specificaties zullen naar verwachting in het derde kwartaal van 2026 worden vastgesteld.
- De werkzaamheden voor de herziening van de huidige specificaties voor informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen zijn van start gegaan. Na een eerste workshop in januari 2026 met publieke en private belanghebbenden, waaronder de Europese ITS-adviesgroep, zal de Commissie in 2026 een studie starten, met inbegrip van een kosten-batenanalyse. De bijgewerkte specificaties zullen naar verwachting in 2027 worden vastgesteld.

2.3 Normen

De normaliseringsinspanningen worden op verschillende belangrijke gebieden voortgezet, waarbij de uitrol van diensten op de vier prioritaire gebieden van de ITS-richtlijn verder wordt ondersteund.

De eCall-normen zijn aangevuld met verschillende technische specificaties voor andere voertuigtypen (gemotoriseerde tweewielers, touringcars en bussen, landbouwvoertuigen, vrachtwagens). Dat gebeurde met steun van het door de CEF medegefinancierde sAFE-project

[31] https://napcore.eu/.

[32] "Exploratory study to assess the need for complementary action in the field of enhanced traffic and incident management services", Bureau voor publicaties van de Europese Unie.

(2018-2021). In 2024 en 2025 hebben de Europese normalisatieorganisaties (ENO's) CEN-Cenelec en ETSI de bestaande eCall-normen aangepast en nieuwe eCall-normen voor pakketgeschakelde eCall ontwikkeld om de upgrade van voertuigen en alarmcentrales naar 4G- en 5G-netwerken voor mobiele communicatie te ondersteunen[33].

Wat C-ITS betreft, heeft het C-Roads-platform[34] in samenwerking met het CAR 2 CAR Communication Consortium[35] in september 2025 de eerste versie van het geharmoniseerde communicatieprofiel voor C-ITS-diensten gepubliceerd. Dit was gebaseerd op de toepasselijke ETSI- en CEN-normen en richtte zich in eerste instantie op het communicatieprofiel voor IEEE 802.11p / ETSI ITS-G5 korteafstandscommunicatie.

In de programmaondersteunende acties Napcore (2021-2025) en Data4PT (2020-2024) van de CEF, die nu zijn samengevoegd in de CEF-actie voor technische bijstand Napcore-X (2025-2027), worden de activiteiten van de lidstaten[36] gecoördineerd met betrekking tot normen voor weggegevens (Datex II[37] en TN-ITS[38]), normen voor multimodale gegevens (Transmodel, NeTEx en SIRI)[39], een gegevenswoordenboek[40] voor alle gegevenscategorieën die zijn opgenomen in de gedelegeerde verordeningen in het kader van de ITS-richtlijn, het mobilityDCAT-AP-metagegevensschema[41] en een NAP-referentiearchitectuur[42] als gemeenschappelijke blauwdruk voor geharmoniseerde en interoperabele nationale toegangspunten.

Op deze manier kunnen normen voortdurend evolueren en up-to-date worden gehouden en kunnen gerelateerde gemeenschappen worden beheerd en ontwikkeld. Er wordt gezorgd voor coördinatie tussen verschillende normen en afstemming met verschillende gemeenschappen van belanghebbenden, op gebieden zoals alternatieve brandstoffen, verkeersveiligheid, reisinformatie en C-ITS, alsook voor vruchtbare samenwerking met ENO's.

Lopende ontwikkelingen die het vermelden waard zijn, zijn onder meer de deelname via het Napcore-X-project aan werkzaamheden op ISO-niveau inzake normen voor het beheer van elektronische verkeersregels (METR) en de door de EU gefinancierde werkzaamheden in ENO's met betrekking tot verschillende onderwerpen, zoals barcodes voor multimodale tickets, fietsinfrastructuur, uitwisseling van ruwe gegevens over openbaar vervoer en boekings-API's.

Gedetailleerde informatie over bestaande ITS-normen is te vinden in de door de EU gefinancierde "EU-ICIP Guide to Intelligent Transport Systems Standards"[43].

2.4 Regels betreffende gegevensbescherming en privacy

Zoals vermeld in eerdere verslagen, zijn in de specificaties waar nodig bepalingen met betrekking tot gegevensbescherming en privacy opgenomen, waarin wordt verduidelijkt dat de

[33] The interoperable EU-wide eCall — Mobiliteit en Vervoer.
[34] https://www.c-roads.eu/.
[35] https://www.car-2-car.org/.
[36] https://napcore.eu/standards/.
[37] https://datex2.eu/.
[38] https://tn-its.eu/.
[39] https://data4pt-project.eu/.
[40] https://github.com/NAPCORE/Data-dictionary.
[41] https://mobilitydcat-ap.github.io/mobilityDCAT-AP/releases/index.html.
[42] https://napcore.github.io/Reference-Architectures-website/.
[43] https://www.mobilityits.eu/.

wetgeving inzake privacy en gegevensbescherming moet worden nageleefd. Voorts is de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming uitgenodigd voor vergaderingen van deskundigen wanneer dat relevant is en is zijn advies naar behoren in overweging genomen, met name bij de herziening van de specificaties.

2.5 Voorschriften betreffende de aansprakelijkheid

Zoals in eerdere verslagen is vermeld, zijn bepalingen inzake aansprakelijkheid overeenkomstig artikel 11 van de ITS-richtlijn opgenomen in specificaties die zijn vastgelegd in de desbetreffende gedelegeerde verordeningen.

2.6 Verslaglegging door de lidstaten

2.6.1 Nieuwe regels voor de verslaglegging

Krachtens artikel 17 van de ITS-richtlijn moeten de lidstaten uiterlijk op 21 maart 2025 en om de drie jaar na dit eerste verslag een verslag indienen over de uitvoering van de richtlijn en van de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen. Aan de hand van het door de Commissie vastgestelde model brengen de lidstaten verslag uit over de belangrijkste nationale activiteiten en projecten op de prioritaire gebieden en over de beschikbaarheid van de in de bijlagen III en IV vermelde gegevens en diensten. Het omvat ook KPI's voor de uitrol, voordelen en investeringen, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen verplichte en aanvullende indicatoren, in een gefaseerde aanpak, te beginnen met het TEN-T-netwerk en snelwegen. Dit model is in 2024 in drie vergaderingen met deskundigen van de lidstaten besproken en in september 2024 goedgekeurd na een positieve stemming in het Europees ITS-comité, overeenkomstig de onderzoeksprocedure.

Om beleidsinformatie op een hoger niveau te verstrekken, moeten de lidstaten volgens het model hun uitrol-KPI's rapporteren, die inzicht verschaffen in de uitrol en het effect van ITS-apparatuur en -diensten in de EU. Voor KPI's voor baten die het effect van ITS-diensten op reistijd, aantal verkeersongevallen en de verkeersgerelateerde CO_2-emissies evalueren, is het doel van het model om betrouwbare referentiewaarden te verzamelen op basis van een voldoende aantal steekproeven van hoge kwaliteit. Dit moet een voorzichtige extrapolatie mogelijk maken, rekening houdend met de inherente beperkingen bij de berekening van deze KPI's en de uitdaging om het effect van ITS te isoleren van andere beïnvloedende factoren. Tot slot wordt in het model verslaglegging over financiële KPI's vereist, met name jaarlijkse investeringen en jaarlijkse werkings- en onderhoudskosten van weg-ITS.

De nieuwe regels voor verslaglegging maken ook een vereenvoudiging van de verslaglegging door de lidstaten mogelijk, waarbij de jaarlijkse of tweejaarlijkse verslaglegging voor de gedelegeerde handelingen wordt vervangen door één verslag om de drie jaar over de richtlijn en de gedelegeerde handelingen. De uitvoering van deze nieuwe aanpak bij de herziening van de gedelegeerde handelingen zal geleidelijk tien verslagen vervangen door één verslag om de drie jaar.

2.6.2 Lessen uit de analyse van de verslagen van de lidstaten

2.6.2.1 Stand van zaken op de verschillende prioritaire gebieden

De meeste lidstaten meldden aanhoudende activiteit op prioritair gebied I. Wat de multimodale reisinformatiediensten betreft, hebben alle lidstaten hun NAP's vastgesteld; de toegankelijkheid van gegevens en de naleving van de EU-normen blijven echter inconsistent,

en sommige NAP's moeten worden geüpgraded om de toegang tot alle soorten gegevens te ondersteunen. Inspanningen om belanghebbenden te betrekken hebben geleid tot meer publicatie van gegevens, maar er bestaan aanzienlijke verschillen tussen de lidstaten. Er worden gemeenschappelijke instrumenten zoals mobilityDCAT-AP uitgevoerd, naast door de CEF medegefinancierde projecten. De naleving van normen zoals NeTEx en SIRI moet echter worden verbeterd. Daarentegen is er vooruitgang geboekt bij de invoering van realtimeverkeersinformatiediensten in nationale en Europese initiatieven, met verschillende methoden voor het verzamelen van gegevens met behulp van camera's en sensoren. Ondanks de vooruitgang op het gebied van toegankelijkheid en uitwisseling blijven er discrepanties bestaan in de beschikbaarheid van statische en dynamische gegevens. Normen zoals Datex II en TN-ITS worden op grote schaal toegepast.

Wat prioritair gebied II betreft, werken de lidstaten actief aan het verbeteren van het verkeersbeheer met technologische toepassingen om de vervoersinfrastructuur te optimaliseren. Initiatieven zoals digitale tweelingen en automatiseringstechnologieën worden geïmplementeerd om verkeer effectiever te visualiseren en te beheren. Projecten richten zich niet alleen op wegen, maar ook op andere vervoerswijzen zoals spoorwegen en op multimodale stedelijke omgevingen. Geïntegreerd vrachtvervoer speelt een cruciale rol en hierbij experimenteren steden met verschillende beheeroplossingen voor vrachtvervoer om de prestaties van het netwerk te verbeteren. Initiatieven op het gebied van elektronische informatie over goederenvervoer (eFTI) maken de overgang naar digitale gegevensuitwisseling mogelijk om de logistieke stromen te verbeteren. Uitdagingen zijn onder meer de integratie van complexe ecosystemen en de standaardisering van interfaces, waarbij wordt gewezen op de behoefte aan geharmoniseerde ondersteuning op Europees niveau.

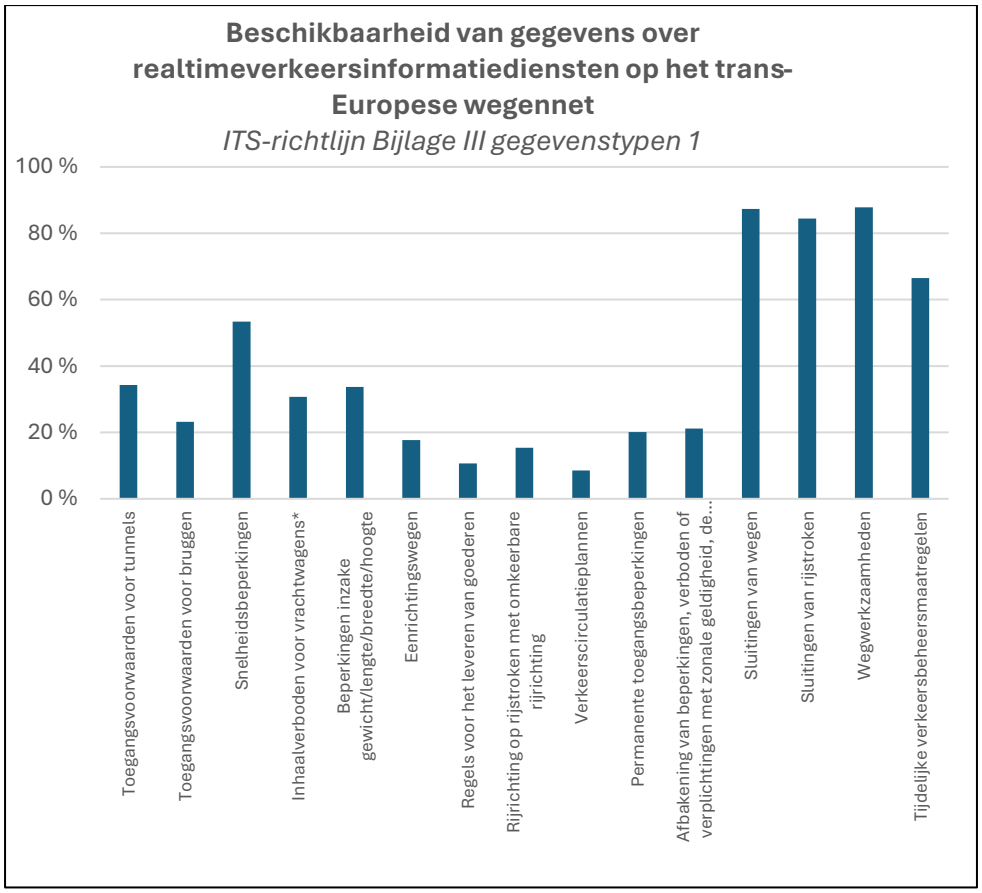
Uit de verslagen over prioritair gebied III is gebleken dat er sprake is van maturiteit, maar dat het ook nodig is om de particuliere sector te blijven betrekken. Alle lidstaten hebben het 112-eCall-systeem ingevoerd, met een lopende transitie naar 4G/5G-netwerken. Statische gegevens voor veilige parkeerplaatsen voor vrachtwagens zijn op grote schaal beschikbaar, hoewel er nog steeds lacunes zijn in de toegankelijkheid van gegevens, met name voor de particuliere sector. Samenwerking binnen het platform Data for Road Safety verbetert het gebruik van boordgegevens en de detectie van SRTI-gebeurtenissen. De convergentie van SRTI met C-ITS vergroot het bereik van de dienst. De toegang tot particuliere gegevens over de universele verkeersveiligheidsinformatie blijft echter beperkt. De lopende herzieningen van de Gedelegeerde Verordeningen (EU) nr. 885/2013 en (EU) nr. 886/2013 zijn erop gericht deze beperkingen aan te pakken.

Met betrekking tot prioritair gebied IV werd melding gemaakt van tal van C-ITS-projecten en -initiatieven, waarbij de nadruk lag op belangrijke aspecten zoals de uitvoering ter plaatse en communicatieprotocollen. Door middel van samenwerkingsprojecten ter bevordering van harmonisatie zetten verschillende landen nu operationele diensten in op basis van gemeenschappelijke specificaties, ondanks eerdere tekortkomingen in de wetgeving. Het C-Roads-platform brengt 16 lidstaten en andere landen samen om te zorgen voor harmonisatie bij de uitrol van C-ITS en er worden verschillende projecten ondersteund die door de CEF worden medegefinancierd, zoals C-Roads Extended voor verdere verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening.

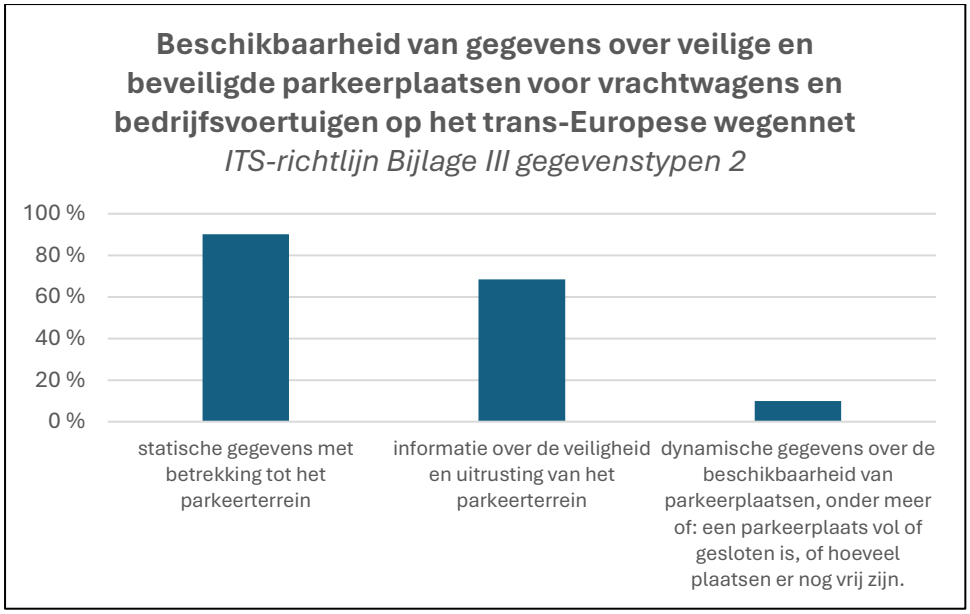
2.6.2.2 Beschikbaarheid van gegevens en diensten

De volgende diagrammen geven een overzicht van de beschikbaarheid op het TEN-T-netwerk (trans-Europees wegennet) van de cruciale datasets voor realtimeverkeersinformatiediensten, veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen en verkeersveiligheidsinformatie, die zijn vermeld in bijlage III bij de ITS-richtlijn (*het aandeel van elke lidstaat wordt berekend in verhouding tot de lengte van zijn trans-Europees wegennet*).

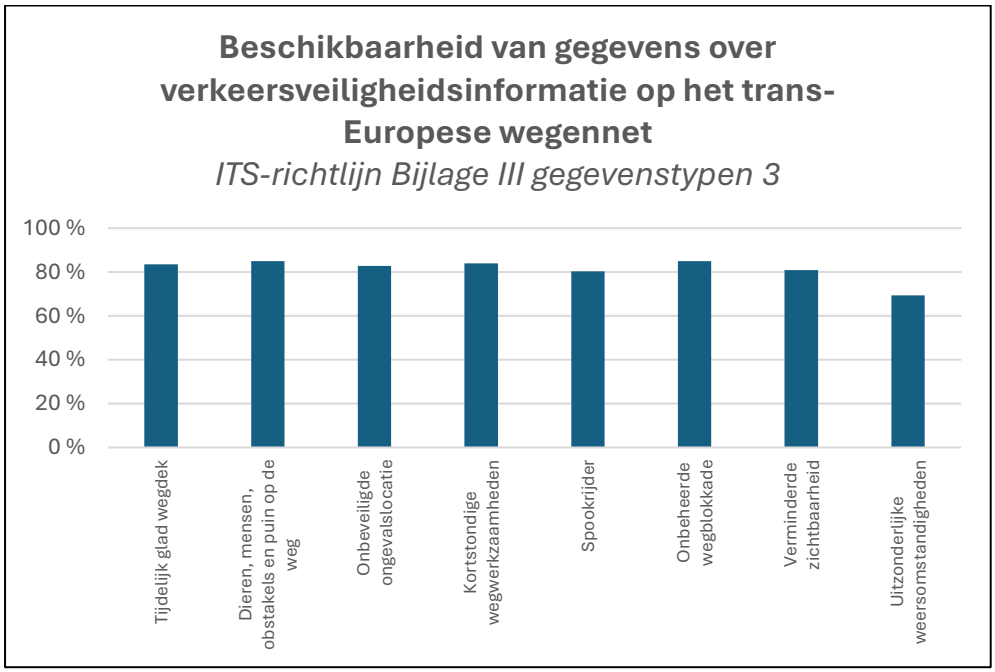
Figuur 1: Beschikbaarheid van gegevens over realtimeverkeersinformatiediensten op het trans-Europese wegennet



Figuur 2: Beschikbaarheid van gegevens over veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen op het trans-Europese wegennet



Figuur 3: Beschikbaarheid van gegevens over verkeersveiligheidsinformatie op het trans-Europese wegennet



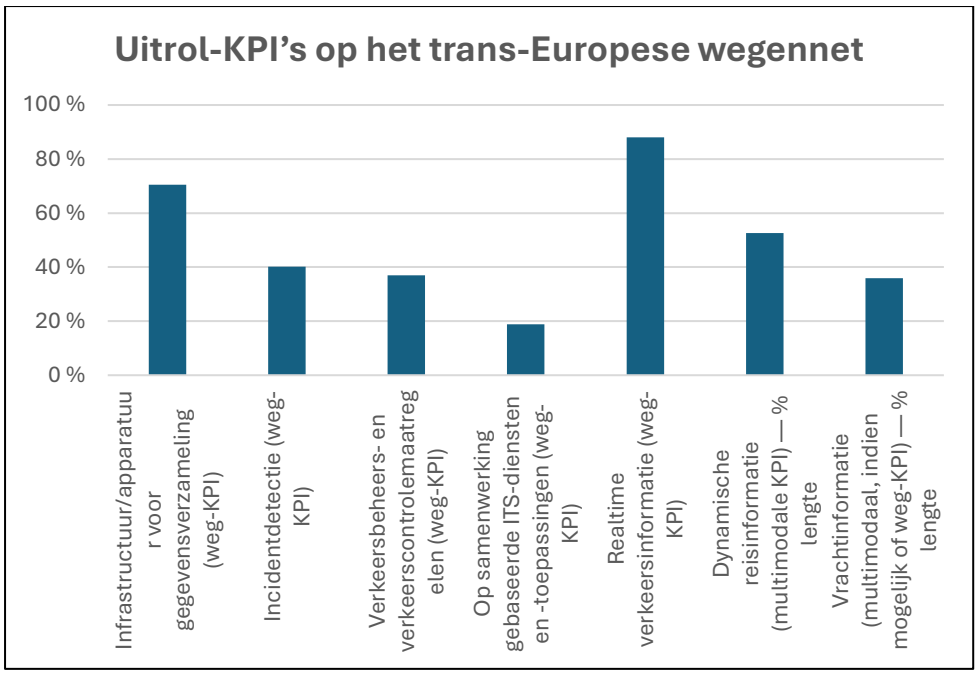
Gegevens over de plaats van geïdentificeerde toegangspunten voor alle geplande vervoerswijzen zijn beschikbaar voor 37 % van het gehele vervoersnetwerk. Informatie over de toegankelijkheid van toegangspunten en looproutes op een overstappunt ontbreekt echter vaak.

Diensten voor verkeersveiligheidsinformatie (bijlage IV bij de ITS-richtlijn) worden nu uitgerold op 83 % van het trans-Europese wegennet, maar zes lidstaten hebben op dit gebied geen informatie vermeld.

2.6.2.3 Kernprestatie-indicatoren

In het volgende diagram worden de uitrol-KPI's voor het trans-Europese wegennet van de EU samengevat (*het aandeel van elke lidstaat wordt berekend in verhouding tot de lengte van zijn trans-Europese wegennet*):

Figuur 4: Uitrol-KPI's op het trans-Europese wegennet



Rapportage over KPI's voor baten was in 2025 niet verplicht, maar sommige lidstaten rapporteerden cijfers voor de drie KPI's voor baten. Er werden zeer uiteenlopende waarden gerapporteerd voor de wijziging in reistijd en de CO_2-reductie, met doorgaans bescheiden reducties op netwerkniveau, maar soms vrij aanzienlijke dalingen voor bepaalde netwerktrajecten voor en na de uitrol van ITS-oplossingen. Voor het aantal verkeersongevallen werden grotere dalingen gemeld, zelfs op netwerkniveau. In verschillende verslagen werd gewezen op de moeilijkheid om het effect van ITS te isoleren van andere factoren (toename van het verkeer, elektrificatie van het wagenpark enz.).

Hoewel de verslaglegging over financiële KPI's in 2025 verplicht was, bleek het voor sommige lidstaten moeilijk en soms onmogelijk om deze te isoleren van de totale kosten van investeringen in en onderhoud van wegen. Het percentage ITS-investeringen bedroeg vaak ongeveer 1 % van de totale investeringen in wegen, maar bereikte in verschillende lidstaten 4 % tot 6 % en in één land zelfs meer dan 14 %, waarschijnlijk als gevolg van recente nieuwe uitrolprojecten in deze landen. Evenzo lagen de openbare werkings- en onderhoudskosten vaak tussen 2 000 en 4 000 EUR per kilometer, met een uitzonderlijke 32 000 EUR per kilometer in één lidstaat.

2.7 Europese ITS-adviesgroep

Krachtens artikel 16 van de ITS-richtlijn moet de Commissie een Europese ITS-adviesgroep (EIAG) oprichten, die haar adviseert over de zakelijke en technische aspecten van de invoering en het gebruik van ITS in de Unie. De EIAG is in 2011 opgericht bij een besluit van de Commissie[44], dat tot augustus 2017 van toepassing was. Bij het wijzigingsbesluit dat de Commissie op 22 maart 2024 heeft vastgesteld, werd die termijn opgeheven en werd het verplicht de EIAG te raadplegen over het werkprogramma van de ITS-richtlijn. Na vaststelling

[44] 2011/C 135/03, PB C 135 van 5.5.2011, blz. 3.

van het gewijzigde besluit lanceerde de Commissie een nieuwe oproep tot het indienen van sollicitaties voor leden van de EIAG en in mei 2024 werden 25 leden geselecteerd.

De EIAG kwam voor het eerst bijeen op 6 juni 2024 om het ontwerpwerkprogramma voor ITS te bespreken. Vervolgens vonden gemeenschappelijke workshops met leden van het Europees ITS-comité plaats voor vroegtijdig overleg over de reikwijdte van de activiteiten van het werkprogramma: eerst in december 2024 om het toepassingsgebied van de herziening van de gedelegeerde verordening inzake verkeersveiligheidsinformatie te bespreken, vervolgens in juni 2025 om het toepassingsgebied van de specificaties voor C-ITS te bespreken, en recentelijk in januari 2026 om het toepassingsgebied van de herziening van de gedelegeerde verordening inzake veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen te bespreken. Op 19 mei 2025 vond, samen met het Europese ITS-congres in Sevilla, een informele bijeenkomst plaats van "Vrienden van ITS" (namelijk leden van de EIAG en van het Europees ITS-comité) om de uitvoering van het industrieel actieplan voor de Europese autosector te bespreken[45].

De EIAG krijgt ook informatie over en wordt regelmatig uitgenodigd om deel te nemen aan enquêtes, openbare raadplegingen en workshops over ITS.

3 ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN EN SAMENWERKING

Samenwerking en geharmoniseerde invoering staan centraal in de ITS-richtlijn en de bijbehorende gedelegeerde verordeningen. De wijziging van de ITS-richtlijn in 2023 heeft deze aspecten versterkt door een samenwerkingsverplichting voor de lidstaten in te voeren, bijvoorbeeld via door de EU gesteunde coördinatieprojecten en waar nodig met relevante belanghebbenden, met betrekking tot operationele aspecten van de uitvoering van de specificaties.

De meerlandenprojecten voor ITS, die worden medegefinancierd door de CEF en vaak verschillende TEN-T-corridors bestrijken, maken het mogelijk lange wegentrajecten uit te rusten met geharmoniseerde en interoperabele ITS-infrastructuur, -apparatuur en -diensten. Bij de lopende ITS-meerlandenprojecten Meridian, Matis/Matis 2, X4ITS en Verkko van de CEF zijn in totaal twintig lidstaten betrokken; deze projecten bestrijken tienduizenden kilometers van het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk van het TEN-T (trans-Europees wegennet) en zorgen voor de gecoördineerde uitrol van ITS- en C-ITS-diensten.

Bij het C-Roads Extended-project, in combinatie met nationale C-Roads-projecten en het Scale-project, zijn in totaal vijftien lidstaten op het gebied van C-ITS betrokken. Bij het X-HeERO-project zijn zeven lidstaten en Moldavië betrokken op het gebied van eCall. Bij het Tisgrade-project werken twintig lidstaten, Noorwegen en belangrijke EU-dienstverleners samen aan de verzameling, kwaliteit en validatie van gegevens en aan NAP-upgrades.

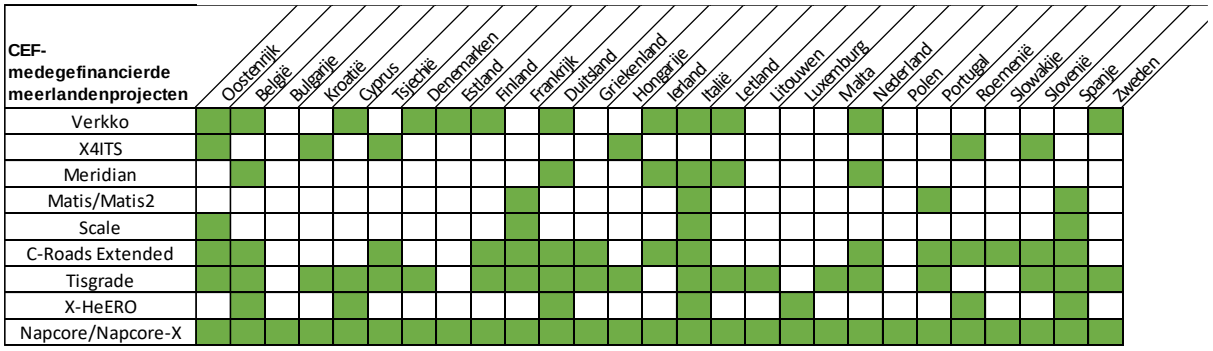
De activiteiten van de voormalige programmaondersteunende acties Datex II, Data4PT, TN-ITS GO en Napcore van de CEF zijn nu samengevoegd in de lopende CEF-actie voor technische bijstand Napcore-X (2025-2027), waarbij alle lidstaten zijn betrokken en die alle specificaties bestrijkt. Het doel ervan is de afstemming van de operationele aspecten van de uitvoering van de ITS-richtlijn voor alle weg- en multimodale gegevens en NAP-gerelateerde

[45] COM(2025) 95 final.

aspecten (bv. gegevensnormen en -architectuur, gegevensdefinities, metagegevens, gegevenskwaliteit, nalevingsbeoordeling, verspreiding en opleiding) te coördineren, met als ander doel bij te dragen tot de gemeenschappelijke Europese dataruimte voor mobiliteit[46].

Deze meerlanden-CEF-acties vertegenwoordigen nu de overgrote meerderheid van de ITS-projecten die door de CEF worden medegefinancierd, zowel wat het aantal als het volume van de investeringen betreft (zie hieronder).

Figuur 5: Huidige deelname van de lidstaten aan door de CEF medegefinancierde ITS-meerlandenprojecten



Lopende initiatieven van de lidstaten, zoals het C-Roads-platform, het Data for Road Safety-platform[47] en de taskforce voor realtimeverkeersinformatiediensten, maken verdere coördinatie en samenwerking tussen de lidstaten onderling en met andere publieke en private belanghebbenden mogelijk[48].

4 INGEZETTE EN BENODIGDE FINANCIËLE MIDDELEN

Sinds de publicatie van het tweede voortgangsverslag in 2019 is er aanzienlijke vooruitgang geboekt bij de uitrol van diensten. Aangezien het zeer moeilijk is om de kosten die strikt verband houden met de uitvoering van de specificaties te isoleren van de kosten van de uitrol en exploitatie van ITS-diensten en van de fysieke ITS-infrastructuren zelf, moeten sommige van de volgende cijfers worden opgevat als een algemeen beeld van de totale inspanningen om dergelijke diensten uit te rollen, wat geen vereiste was op grond van de ITS-richtlijn zelf.

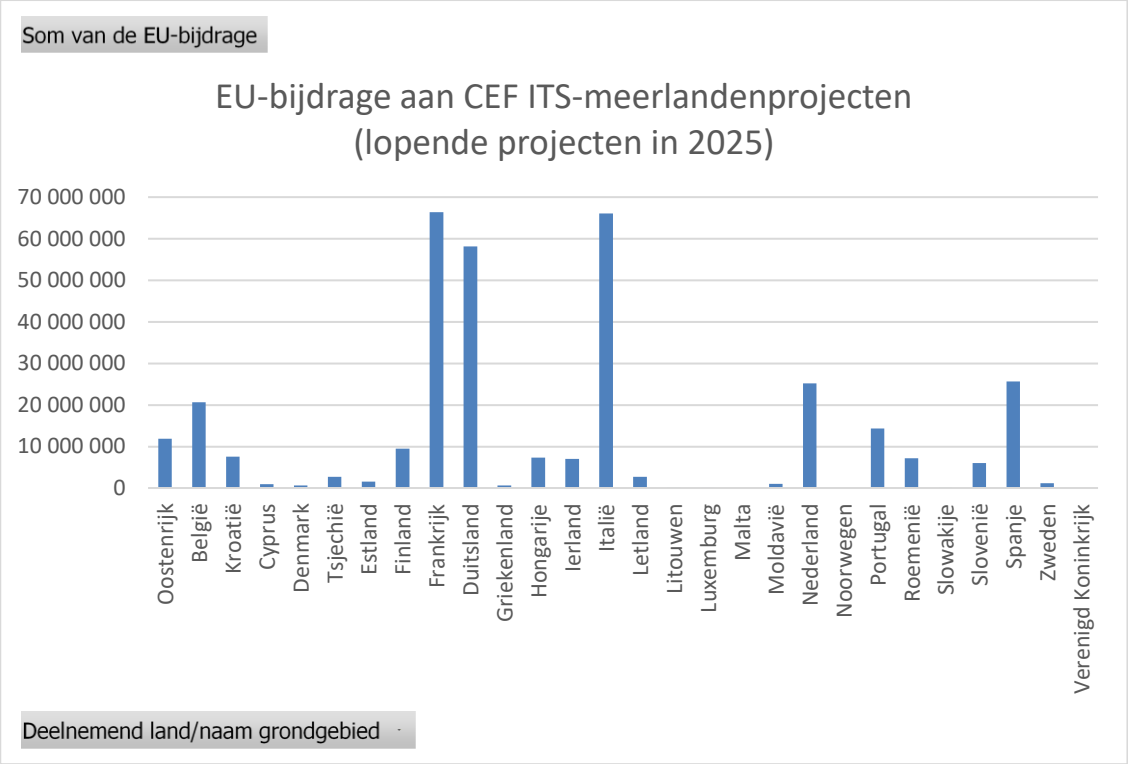
Met name de CEF-begroting (CEF 1 en 2, met inbegrip van projecten die uit de cohesiebegroting worden gefinancierd) heeft een belangrijke rol gespeeld bij het ondersteunen van deze uitrol. In de periode 2014-2025 is uit deze begroting meer dan 850 miljoen EUR aan EU-financiering verstrekt, wat heeft geleid tot investeringen van 1,9 miljard EUR voor de uitrol van ITS- (met inbegrip van eCall) en C-ITS-diensten[49].

In de afgelopen vijf jaar is het overgrote deel van deze middelen besteed aan ITS-meerlandenprojecten zoals hierboven beschreven, waarvan sommige tot eind 2027 zullen

[46] COM(2023) 751 final.
[47] https://www.dataforroadsafety.eu/.
[48] Deze initiatieven worden nader beschreven in het begeleidende werkdocument van de diensten van de Commissie.
[49] Bron: Europees Uitvoerend Agentschap klimaat, infrastructuur en milieu (Cinea).

duren. Figuur 6 hieronder toont het aandeel van de financiering in EUR per land voor deze negen lopende ITS-meerlandenprojecten (met uitzondering van Napcore/Napcore-X).

Figuur 6: EU-bijdrage aan CEF ITS-meerlandenprojecten



Sinds het laatste voortgangsverslag zijn de aanvullende acties Napcore en Data4PT ter ondersteuning van het CEF-programma, alsook de lopende CEF-actie voor technische bijstand Napcore-X waarbij alle lidstaten betrokken zijn, van start gegaan om de uitvoering van de specificaties, met inbegrip van de voorbereidende werkzaamheden inzake normen, te ondersteunen. Dit heeft geresulteerd in een totale EU-bijdrage van maximaal 23,5 miljoen EUR. Evenzo werd CEF-financiering toegewezen aan de oprichting en het beheer door het Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek van de Commissie van het beheersysteem van de EU voor C-ITS-beveiligingsgegevens, voor een totale kostprijs van 6,26 miljoen EUR voor de periode 2017-2026.

Extra kosten omvatten kosten voor de herziening van de specificaties (realtimeverkeersinformatiediensten, multimodale reisinformatiediensten, eCall en verkeersveiligheidsinformatie) en de ITS-richtlijn, waarbij het ging om consultancystudies (1,8 miljoen EUR voor 2018-2025), en kosten voor de organisatie van en deelname aan evenementen voor ITS zoals internationale en Europese ITS-congressen (1,1 miljoen EUR voor 2018-2025).

Wat normen betreft, werden de meeste kosten gemaakt als gevolg van voorbereidende werkzaamheden in het kader van de bovengenoemde programmaondersteunende acties en acties voor technische bijstand van de CEF, naast rechtstreekse subsidies aan ENO's (1,4 miljoen EUR voor 2018-2025).

Sinds de pandemie van 2020 zijn alle vergaderingen van het ITS-comité[50] en de ITS-adviesgroep[51] en bijna alle vergaderingen van de ITS-deskundigengroep en het Europees platform voor de implementatie van eCall[52] per videoconferentie georganiseerd, zodat het niet nodig was om onkosten te vergoeden.

Zoals reeds vermeld in het tweede voortgangsverslag lijken de kosten in verband met de uitvoering van de ITS-richtlijn en de bijbehorende gedelegeerde verordeningen, die voornamelijk verband houden met het vergemakkelijken en harmoniseren van de toegang tot gegevens die moeten worden hergebruikt om ITS-diensten te ontwikkelen, redelijk. Dit is met name het geval wanneer deze kosten worden vergeleken met de kosten van de uitrol van de diensten. Er zullen verdere inspanningen nodig zijn om uitvoering te geven aan de nieuwe vereisten die voortvloeien uit de wijziging van de richtlijn in 2023, met name met betrekking tot de verplichte beschikbaarheid en uitrol van cruciale gegevens en diensten.

5 CONCLUSIE

Sinds de vaststelling van de ITS-richtlijn is aanzienlijke vooruitgang geboekt bij de uitvoering ervan. Met de recente wijziging bij Richtlijn (EU) 2023/2661 zijn cruciale wijzigingen ingevoerd, met name om de toegankelijkheid, coördinatie en integratie met nieuwe ITS-thema's van gegevens te verbeteren. De door CEF-financiering aangestuurde samenwerkingsinitiatieven hebben de uitgebreide uitrol van ITS- en C-ITS-diensten in het hele trans-Europese wegennet en daarbuiten vergemakkelijkt, waarbij het belang van samenwerking tussen de lidstaten en belanghebbenden is benadrukt en de gecoördineerde actie ook ten goede is gekomen aan harmonisatie en kwaliteitsvollere dienstverlening. De aan deze uitrol verbonden kosten waren redelijk en er zijn verdere inspanningen nodig om tegemoet te komen aan de nieuwe vereisten die bij de wijziging van 2023 zijn ingevoerd. Het Europees ITS-comité en de Europese ITS-adviesgroep, alsook de samenwerking met en tussen deskundigen van de lidstaten, zijn van cruciaal belang geweest om deze ontwikkelingen vorm te geven en te sturen.

De verslaglegging is aanzienlijk geëvolueerd dankzij de invoering van het nieuwe model en KPI's die een beter inzicht in de uitrol, de effecten en de financiering van ITS mogelijk maken. Hoewel het een uitdaging blijft om het effect van ITS-oplossingen nauwkeurig te isoleren van andere netwerkfactoren, heeft de verslaglegging niettemin waardevolle inzichten opgeleverd in trends zoals vermindering van verkeersongevallen en CO_2-emissies. De toezegging om de samenwerking tussen de lidstaten en belanghebbenden te versterken, moet ervoor zorgen dat deze positieve ontwikkelingen voortduren en een klimaat bevorderen waarin ITS kunnen gedijen door middel van innovatie en samenwerking. In de toekomst zullen duurzame investeringen in technologie en normalisatie van cruciaal belang zijn om ITS te benutten voor meer mobiliteit en vervoersveiligheid in de hele EU.

[50] https://ec.europa.eu/transparency/comitology-register/screen/committees/C39400.
[51] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=nl&groupID=1941.
[52] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=nl&groupID=2481.