



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 4 februari 2022
(OR. en)

5967/22

TRANS 63
DELECT 16
TELECOM 40
IND 30
DIGIT 25

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	2 februari 2022
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie

nr. Comdoc.:	C(2022) 492 final
Betreft:	GEDELEGEERDE VERORDENING (EU) .../... VAN DE COMMISSIE van 2.2.2022 ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten

Hierbij gaat voor de delegaties document C(2022) 492 final.

Bijlage: C(2022) 492 final



Brussel, 2.2.2022
C(2022) 492 final

GEDELEGEERDE VERORDENING (EU) .../... VAN DE COMMISSIE

van 2.2.2022

**ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad wat
betreft de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten**

(Voor de EER relevante tekst)

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

Bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/962 van de Commissie, ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU betreffende intelligente vervoerssystemen (de ITS-richtlijn) zijn specificaties vastgesteld om de toegankelijkheid, de uitwisseling, het hergebruik en de actualisering van weg- en verkeersgegevens door wegenautoriteiten, wegbeheerders en dienstverleners te waarborgen met het oog op de verlening van EU-brede realtimeverkeersinformatiediensten (RTTI).

In de gedelegeerde verordening is bepaald dat de in de bijlage bij die verordening opgesomde gegevenssoorten, die in digitaal machineleesbaar formaat beschikbaar zijn en betrekking hebben op het trans-Europese wegennet (TEN-T), andere snelwegen of door de lidstaten afgebakende prioritaire zones, door elke lidstaat via een nationaal toegangspunt (NAP) in een gestandaardiseerd formaat moeten worden gedeeld. De gedelegeerde verordening bevat ook een opsomming van de voorwaarden voor de toegang tot, het gebruik van en de actualisering van gegevens, alsmede een omschrijving van de manier waarop de naleving van de gedelegeerde verordening moet worden beoordeeld en verslag moet worden uitgebracht over de uitvoering ervan. De gedelegeerde verordening is van toepassing sinds 13 juli 2017.

Op grond van de verordening moeten geen nieuwe gegevens worden gegenereerd die nog niet in een digitaal machineleesbaar formaat bestaan. Daarom zijn de vereisten van de gedelegeerde verordening alleen van toepassing op de in de bijlage vermelde gegevenstypes die reeds in digitaal machineleesbaar formaat bestaan.

Evenmin schrijft de gedelegeerde verordening voor dat de in de bijlage vermelde gegevenstypes kosteloos moeten worden gedeeld, onverminderd de vereisten die in andere Unie- of nationale wetgeving worden opgelegd. NAP's bieden zoekdiensten die belanghebbenden in staat stellen na te gaan welke gegevens beschikbaar zijn en welke de voorwaarden zijn voor hergebruik. Voor gegevens die in de NAP's zijn opgenomen, kunnen licentieovereenkomsten worden gesloten om toegang tot die gegevens te verlenen of deze te delen.

De wereld van de intelligente vervoerssystemen verandert snel. In de toekomst worden nog meer nieuwe toepassingen op het gebied van coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit verwacht. Om de verdere ontwikkeling van EU-brede verkeersinformatiediensten te ondersteunen, zijn nieuwe types gegevens nodig om meer accurate en betrouwbare reisinformatie van deur tot deur te kunnen bieden, zoals gegevens over regelingen voor de toegang van voertuigen tot steden (UVARs) of over laad- en tankpunten. Nieuwe gegevensbronnen (bijvoorbeeld door voertuigen gegenereerde gegevens) kunnen ook worden gebruikt om het verkeersbeheer en het onderhoud van wegen te verbeteren. Daarnaast moet de geografische dekking van de gegevens worden uitgebreid tot regionale en stedelijke gebieden, waarop de verordening nu nog niet van toepassing is.

Die elementen zijn onder meer opgenomen in het geactualiseerde werkprogramma van de ITS-richtlijn, dat in december 2018¹ is aangenomen na goedkeuring door het Europees ITS-comité² en waarin bepaald is welke werkzaamheden de Commissie moet verrichten. Overeenkomstig de doelstellingen van het werkprogramma, en na een grondig onderzoek en een in het kader daarvan uitgevoerde kosten-batenanalyse, werd aanbevolen de gedelegeerde verordening te herzien.

De herziening is opgenomen in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit³, die in december 2020 is gepubliceerd, als actie nr. 36 in het kader van vlaggenschipinitiatief 6 (“Geconnecteerde en geautomatiseerde multimodale mobiliteit in de praktijk brengen”). Deze gedelegeerde verordening zal de EU helpen om de voordelen van slimme digitale oplossingen en intelligente vervoerssystemen optimaal te benutten. De herziening heeft ook tot doel overlappings met andere gedelegeerde verordeningen ter aanvulling van de ITS-richtlijn te verduidelijken en de aanpak af te stemmen op de ontwikkelingen op dit gebied.

De herziening maakt deel uit van het evoluerende regelgevingslandschap inzake gegevens, dat wordt ondersteund door de Europese datastrategie van februari 2020. Een van de maatregelen van deze strategie, de verordening inzake datagovernance, moet ervoor zorgen dat gegevens effectief worden hergebruikt om betrouwbare diensten aan EU-burgers te verlenen en gegevensmonopolies te voorkomen.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

Deze gedelegeerde handeling is een aanvulling op Richtlijn 2010/40/EU, overeenkomstig artikel 7 van die richtlijn, en vormt de afzonderlijke handeling met betrekking tot prioritair actie b) zoals gedefinieerd in artikel 3. De bevoegdheid tot vaststelling van gedelegeerde handelingen wordt de Commissie verleend onder de in de artikel 12 gestelde voorwaarden.

• Subsidiariteit

Verkeersinformatie draagt bij tot de verkeersveiligheid, vermindert de congestie en beperkt daardoor de uitstoot van voertuigen, hetgeen de weggebruikers en de Europese bevolking ten goede komt. Deze gedelegeerde verordening beoogt een verbetering van de toegankelijkheid, de uitwisseling, het hergebruik en de actualisering van de weg- en verkeersgegevens die noodzakelijk zijn voor de levering van hoogwaardige en continue realtimeverkeersinformatiediensten in de hele Unie.

Er is al een EU-markt voor realtimeverkeersinformatiediensten en gebruikers, klanten, overheden, aanbieders van deze diensten en het grote publiek hebben er belang bij dat de juiste voorwaarden worden gecreëerd om die op innovatieve wijze verder te ontwikkelen. De verdere ontwikkeling van EU-brede grensoverschrijdende verkeersinformatiediensten wordt gefaciliteerd door een geharmoniseerde reeks gegevensvereisten, met inbegrip van specificaties inzake normalisatie, toegankelijkheid, gegevenskwaliteit en de verplichting voor belanghebbenden om gegevens voor hergebruik te verstrekken. Er is ook behoefte aan geharmoniseerde bepalingen over de werking van die diensten om ervoor te zorgen dat zij (soortgelijke) informatie in heel Europa op coherente wijze verstrekken.

¹ https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/legislation/c20188264_en.pdf

² https://ec.europa.eu/info/about-european-commission/service-standards-and-principles/transparency_nl

³ COM/2020/789 final.

- **Evenredigheid**

In het veranderende landschap van digitale informatiediensten is de bestaande gedelegeerde verordening intrekken en vervangen voor de Unie de eenvoudigste manier om ervoor te zorgen dat in de hele Unie hoogwaardige en continue realtimeverkeersinformatiediensten worden aangeboden. Daartoe moeten de Europese Commissie en de lidstaten de vereisten afstemmen op de recentste ontwikkelingen en wetgeving om rekening te houden met toekomstige innovaties. Aangezien efficiënt vervoer van deur tot deur steeds meer door informatiediensten wordt ondersteund, moeten die diensten toegang hebben tot een breed scala aan hoogwaardige, gestandaardiseerde gegevens over het hele Europese wegennet.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Raadpleging van belanghebbenden**

Ter voorbereiding van het voorstel⁴ heeft de Commissie twee enquêtes onder belanghebbenden (in april 2020 en juni 2020), twee openbare workshops (op 8 mei 2020 en 3 december 2020) en drie rondes van geselecteerde vraaggelassen met belanghebbenden georganiseerd.

In januari 2020 vond een eerste ronde verkennende interviews plaats om input te verzamelen om de onderzoeksvragen te verfijnen. Op 24 februari 2020 werd tijdens een eerste vergadering van deskundigen met de lidstaten een overzicht gegeven van de uitvoering van de gedelegeerde verordening tot dan toe, van de volgende geplande stappen bij de uitvoering ervan en van de ondersteunende studie.

Van 24 maart tot en met 25 april 2020 vond een eerste gerichte enquête onder belanghebbenden plaats, waarin de tot dan toe verzamelde feedback en inzichten over de problemen en uitdagingen in de sector waren verwerkt. De Commissie ontving 153 reacties op die enquête. Op 8 mei werd een workshop met belanghebbenden georganiseerd om de resultaten van de eerste enquête te bespreken en te valideren. Van 18 mei tot en met 2 juni 2020 vond een tweede reeks interviews met belanghebbenden plaats. Die interviews werden gebruikt om de resultaten van de workshop voor belanghebbenden en de gerichte enquête te valideren.

Een tweede gerichte enquête begon op 14 september 2020 en liep gedurende twee weken. Er waren 96 respondenten. Een derde ronde interviews om de resultaten van de studie te valideren, ging van start op 14 oktober 2020 en duurde drie weken. In totaal werden 50 diepte-interviews met belanghebbenden gehouden.

Om de resultaten van de kosten-batenanalyse te valideren, zijn vijf casestudies geselecteerd. Die zijn tussen 9 en 20 november 2020 uitgediept tijdens werksessies met vertegenwoordigers van verschillende soorten NAP's. Op 3 december 2020 vond een laatste workshop met belanghebbenden plaats om de resultaten van de ondersteunende studie te presenteren aan alle belanghebbenden die bij het proces betrokken waren. Voor elke workshop waren er meer dan 100 deelnemers.

⁴ https://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en

- **Benutten van deskundigheid**

De lidstaten, de EER-landen en Zwitserland werden uitgenodigd deskundigen aan te wijzen om een reeks vergaderingen met de Commissie bij te wonen om de herziening van de gedelegeerde verordening mee voor te bereiden. Tussen 24 februari 2020 en 13 april 2021⁵ hebben twaalf bijeenkomsten plaatsgevonden, waaraan ook vertegenwoordigers van het Europees Parlement deelnamen. Daarnaast werden een aantal bilaterale bijeenkomsten met de lidstaten georganiseerd.

- **Ondersteunende studie**

In een ondersteunende studie, die in 2020 werd afgerond, is een analyse gemaakt van de essentiële verkeersinformatiediensten en de aanvullende types gegevens die deze diensten extra zouden kunnen ondersteunen. In de ondersteunende studie werd gekeken naar de kosten en baten van de opname van die aanvullende gegevenssoorten in de gedelegeerde verordening en naar de uitbreiding van het geografische toepassingsgebied tot buiten het TEN-T-netwerk en andere snelwegen, eventueel voor alle soorten gegevens. Uit de studie bleek dat er slechts voor een beperkt deel van het wegennet in de Unie dynamische weggegevens en realtimeverkeersgegevens worden verstrekt, met name buiten het huidige geografische toepassingsgebied van de gedelegeerde verordening, ook al zijn sommige dynamische wegstatusgegevens van cruciaal belang voor RTTI-diensten (bv. dynamische snelheidsbeperkingen, sluiting van wegen).

Gezien de grote investeringen die nodig zijn om processen te digitaliseren en/of nieuwe sensoren te installeren, werd in de studie geconcludeerd dat die gegevenstypes beter toegankelijk maken door ze via een NAP beschikbaar te stellen kan helpen om de congestie, reistijd en emissies op de betrokken wegen terug te dringen, op voorwaarde dat die gegevens digitaal beschikbaar zijn. Het verbeteren van de toegankelijkheid van gegevens op alle wegen was daarom het uitgangspunt bij de herziening van de tekst van de gedelegeerde verordening.

Naast het basisscenario zijn drie beleidsopties in overweging genomen. Het basisscenario ging uit van de ontwikkeling van de sector zonder wetgevende initiatieven, maar hield rekening met de pandemie en de andere maatregelen die zijn genomen om het vervoer het volgende decennium te vergroenen. De beleidsopties zijn de volgende:

- (1) Beleidsoptie 1, met extra gegevenssoorten (zoals regelingen voor de toegang van voertuigen tot de stad) voor het huidige geografische toepassingsgebied van het TEN-T-netwerk, andere snelwegen en prioritaire zones, voor zover die gegevens reeds in een digitaal formaat beschikbaar zijn;
- (2) Beleidsoptie 2: beleidsoptie 1, aangevuld met een uitbreiding van het geografische toepassingsgebied met andere wegen, zowel voor de huidige als extra gegevenssoorten, voor zover die reeds in een digitaal machineleesbaar formaat beschikbaar zijn;
- (3) Beleidsoptie 3: beleidsoptie 2, aangevuld met de verplichting om gegevens in digitaal machineleesbaar formaat beschikbaar te stellen, hetgeen betekent dat gegevens die nog niet beschikbaar zijn op de meest adequate geografische schaal moeten worden gegenereerd. Vanaf het begin van de studie en in discussies met belanghebbenden werd gesteld dat dit niet zou worden meegenomen in de herziening

⁵ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=nl&groupID=1941>

van de gedelegeerde verordening, aangezien dit verder gaat dan de bevoegdheid die in de ITS-richtlijn aan de Commissie is gedelegeerd. Deze beleidsoptie was alleen bedoeld om de effecten van de beschikbaarheid van specifieke gegevenssoorten op realtimeverkeersinformatiediensten te onderzoeken en om dezelfde belanghebbenden en deskundigen uit de lidstaten bij het proces te betrekken, en wordt hieronder niet behandeld.

De conclusie van de studie luidde dat aanvullende gegevens met betrekking tot regelingen voor de toegang van voertuigen tot de stad, laad- en tankpunten of -stations, historische verkeersgegevens, andere weg- en verkeersspecifieke regels en door voertuigen gegenereerde gegevens in de gedelegeerde verordening moeten worden opgenomen omdat ze voordelen opleveren voor de huidige (bv. navigatiediensten, intelligente snelheidsondersteuning) en toekomstige (bv. coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit) RTTI-diensten. De conclusie luidde dat het geografische toepassingsgebied van de gedelegeerde verordening moet worden uitgebreid tot het hele wegennet, niet alleen voor extra gegevenstypes, maar ook voor alle gegevens die momenteel onder die verordening vallen. Dit vergemakkelijkt het vervoer van deur tot deur en zorgt ervoor dat gegevens op alle delen van het wegennet toegankelijk zijn, bijvoorbeeld over de locatie en beschikbaarheid van laad- en tankpunten, informatie die des te belangrijker is in gebieden waar dergelijke faciliteiten schaars zijn.

Voor de aanvullende gegevenssoorten leidde de analyse tot de suggestie dat historische verkeersgegevens en door het voertuig gegenereerde gegevens met betrekking tot het hele wegennet die reeds in digitaal machineleesbaar formaat beschikbaar zijn, toegankelijk moeten worden gemaakt via het NAP (beleidsoptie 2).

De ondersteunende studie heeft de argumenten voor een herziening van de gedelegeerde verordening onderbouwd door gegevenssoorten toe te voegen en het geografische toepassingsgebied uit te breiden tot het hele wegennet. Andere updates van de specificaties en normalisatievoorschriften zijn opgenomen in de herziene tekst, zoals hierboven en in punt 5.1 beschreven.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Rekening houdend met de omvang van de vereiste wijzigingen en om de duidelijkheid en leesbaarheid van de gedelegeerde verordening te waarborgen, wordt voorgesteld Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/962 in te trekken en te vervangen. Er is een mogelijkheid gevonden om de wetgeving te vereenvoudigen en/of onnodige kosten te verminderen door overlappings in gegevenssoorten tussen de verschillende gedelegeerde verordeningen in het kader van de ITS-richtlijn weg te werken en de verslaglegging te integreren in de voortgangsverslagen van de ITS-richtlijn.

- **Grondrechten**

In de EU wordt het recht op de bescherming van persoonsgegevens gewaarborgd door artikel 8 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie. Wanneer de maatregelen waarin deze gedelegeerde verordening voorziet de verwerking van persoonsgegevens met zich meebrengen, moet dit gebeuren met inachtneming van het EU-recht, en met name de algemene verordening gegevensbescherming (AVG — Verordening (EU) 2016/679) en de e-privacyrichtlijn (Richtlijn 2002/58/EG).

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Naar verwachting zal de toepassing van de gedelegeerde verordening geen directe gevolgen hebben voor de EU-begroting.

5. OVERIGE ELEMENTEN

• Artikelsgewijze toelichting

5.1. Extra types gegevens, gereorganiseerde en hernoemde gegevenscategorieën en betere synergieën met andere wetgeving

De benaming van de oude gegevenscategorieën (statische gegevens, dynamische weggegevens en verkeersgegevens) is gewijzigd en de gegevenstypes zijn hernoemd om ze beter af te stemmen op de gegevenskenmerken en specifieke vereisten. De nieuwe gegevenscategorieën zijn infrastructuurgegevens, gegevens over verkeersregelingen en -beperkingen, gegevens over de toestand van het wegennet en realtimegegevens over het gebruik van het wegennet. Extra types gegevens die in de nieuwe gedelegeerde verordening worden ingevoerd, zijn:

- infrastructuurgegevens:
 - locatie van laad- en tankpunten en laad- en tankstations;
 - locatie van de voorzieningen en rustplaatsen;
- gegevens over verkeersregelingen en -beperkingen:
 - beperkingen op basis van gewicht/lengte/breedte/hogte;
 - éénrichtingsstraten;
 - de afbakening van beperkingen, verboden of zonale verplichtingen, actuele toegangsstatus en voorwaarden voor verkeer in gereguleerde verkeerszones;
- realtimegegevens over het gebruik van het wegennet:
 - de beschikbaarheid van tankpunten en -stations voor alternatieve brandstoffen;
 - de prijzen voor occasioneel laden/tanken.

Om een en ander beter af te stemmen op Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926 betreffende multimodale reisinformatiediensten en de richtlijn inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen⁶, zijn bepaalde types gegevens geschrapt of hebben deze een nieuwe naam gekregen. Gegevens over parkeerplaatsen zijn bijvoorbeeld geschrapt; voor gegevens over tolgelden is een verwijzing toegevoegd naar de beschikbare verkoopkanalen en methoden voor de betaling van tolgelden (conform Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926).

Zoals benadrukt in de overwegingen 45 en 46 van het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad (COM(2021) 559 final), moeten consumenten voldoende informatie krijgen over de geografische ligging, kenmerken en diensten die worden aangeboden bij openbaar toegankelijke laad- en tankpunten voor alternatieve brandstoffen. Dit omvat informatie over de beschikbaarheid van slimme laad- en bidirectionele laaddiensten, alsook informatie over het aandeel hernieuwbare energie van de verkochte alternatieve brandstoffen, zoals bepaald in artikel 20 bis van het voorstel voor een richtlijn tot wijziging van Richtlijn (EU) 2018/2001 inzake de bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen. De eisen inzake gegevenstypes

⁶ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

en de door de belanghebbenden na te leven verplichtingen inzake de beschikbaarheid en toegankelijkheid van relevante laad- en tankgegevens moeten worden vastgesteld in het kader van de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, op basis van de resultaten van de lopende programmaondersteunende actie van de Connecting Europe Facility inzake “Gegevensvergaring met betrekking tot laad- en tankpunten voor alternatieve brandstoffen en unieke identificatiecodes voor e-mobiliteitsactoren (IDACS)”.

Aan de betrokken artikelen zijn bepalingen toegevoegd ter ondersteuning van de toegankelijkheid en het hergebruik van de gegevenssoorten in de bijlage, die is aangevuld met historische gegevens, voorspellende gegevens en in het voertuig gegenereerde gegevens.

5.2. Uitbreiding van het geografische toepassingsgebied en prioritering van cruciale soorten gegevens

Het geografische toepassingsgebied van de gedelegeerde verordening is uitgebreid tot het hele wegennet, met uitzondering van private wegen. Die ontheffing geldt niet voor particuliere wegen die deel uitmaken van het TEN-T-netwerk of die als autosnelweg of hoofdweg zijn aangeduid. De uitbreiding van het geografische toepassingsgebied zal met ingang van 1 januari 2028 gelden voor in de bijlage bij de gedelegeerde verordening genoemde gegevens.

Er is een tussenstap voorzien om de lidstaten in staat te stellen de toegang tot gegevens geleidelijk te verbeteren door hen te verzoeken een netwerk van hoofdwegen te selecteren, gedefinieerd als wegen die grote steden en/of regio's verbinden, maar die niet als onderdeel van het uitgebreide trans-Europese wegennet of als autosnelweg zijn aangeduid. Alle gegevenssoorten die zijn opgenomen in de gedelegeerde verordening betreffende het TEN-T-netwerk, andere snelwegen en hoofdwegen moeten uiterlijk op 1 januari 2025 toegankelijk zijn via de NAP's.

In de lijst van gegevenssoorten in de bijlage bij de gedelegeerde verordening zijn bepaalde gegevenstypes vanwege hun aard als “cruciaal” aangemerkt: ze bevatten informatie over verkeersregelingen, beperkingen of de veiligheid, waardoor weggebruikers kunnen worden geconfronteerd met versperde wegen, boetes of gevaarlijke situaties. Om ervoor te zorgen dat de werkzaamheden voor het toegankelijk maken van deze gegevenstypes zo snel mogelijk van start gaan, geldt 1 januari 2025 in de nieuwe gedelegeerde verordening als uiterste datum voor de toegankelijkheid (voor gegevenstypes die in digitaal machineleesbaar formaat bestaan).

5.3. Het hergebruik van gegevens in verkeersinformatiediensten verbeteren

Om de voordelen van een betere toegankelijkheid van gegevens te benutten, moeten die gegevens in verkeersinformatiediensten worden hergebruikt. Daarom zijn de bepalingen inzake het hergebruik van specifieke gegevenssoorten in de nieuwe gedelegeerde verordening aangescherpt. Er wordt voorgesteld dienstverleners te verplichten de door een lidstaat via een NAP toegankelijk gemaakte gegevens inzake verkeersregels, verkeerscirculatieplannen of tijdelijke verkeersbeheersmaatregelen in hun aan weggebruikers verleende diensten te hergebruiken, zodat de via die diensten verstrekte informatie coherent is met de gegevens die toegankelijk zijn gemaakt. Dit versterkt de prikkels voor overheden om deze gegevenssoorten te digitaliseren, aangezien de toegankelijkheid daarvan extra maatschappelijke baten zal opleveren en de beleidsresultaten ten goede zal komen. Bovendien zijn de bestaande bepalingen inzake het melden van onjuistheden in de gegevens aan overheidsinstanties verbeterd en uitgebreid tot alle houders van gegevens, waardoor uiteindelijk de kwaliteit van de gegevens moet verbeteren.

5.4. Flexibiliteit voor de verdere ontwikkeling van normen en gegevenskwaliteitseisen

In de gedelegeerde verordening wordt expliciet verwezen naar een aantal verschillende normen; DATEX II⁷ wordt in alle gegevenscategorieën gebruikt. Waar relevant zijn verwijzingen naar INSPIRE⁸ en TN-ITS⁹ toegevoegd, aangevuld met de verplichting voor de lidstaten om samen te werken wanneer er geen Europese normen voor specifieke gegevenstypes bestaan of om gemeenschappelijk alternatieve normen vast te stellen. Het doel is verdere normalisatiewerkzaamheden te harmoniseren en versnippering door het gebruik van verschillende normen te voorkomen.

Dezelfde aanpak is gevolgd bij het vaststellen van gegevenskwaliteitseisen, die door de lidstaten in onderling overleg en in samenwerking met relevante belanghebbenden moeten worden ontwikkeld. De bestaande werkzaamheden op het gebied van kwaliteitseisen en metagegevensspecificaties moeten permanent worden ontwikkeld en geharmoniseerd.

5.5. Hergebruik van in voertuigen gegenereerde gegevens verbeteren

In voertuigen gegenereerde gegevens zijn een potentiële gegevensbron voor een aantal in de gedelegeerde verordening genoemde gegevenstypes. Die bron kan bijvoorbeeld worden gebruikt om snelheden, reistijden, de staat van een weg en ongevallen of incidenten op het wegennet te bepalen. Om deze gegevensbron te gebruiken voor specifieke operationele doeleinden zoals het beheer van verkeer en activa, kunnen overheidsinstanties houders van in voertuigen gegenereerde gegevens en dienstverleners op grond van de nieuwe gedelegeerde verordening verzoeken relevante gegevenstypes te delen onder eerlijke, redelijke en niet-discriminerende voorwaarden (FRAND). Indien persoonsgegevens worden gebruikt, moet de overheidsinstantie voor de verwerking over een rechtmatige grondslag beschikken overeenkomstig artikel 6, lid 1, van Verordening (EU) 2016/679. Het doel is de belemmeringen voor overheidsinstanties om toegang te krijgen tot de gegevens of om gebruik te maken van diensten op basis van deze gegevens te verlagen en hen in staat te stellen de gegevens/diensten te gebruiken om de informatie voor weggebruikers te verbeteren, het verkeersbeheer te optimaliseren en de verkeersveiligheid te verhogen.

5.6. Gefaseerde uitvoering en verslaglegging

Om de lidstaten en de sector voldoende tijd te geven om aan de nieuwe gedelegeerde verordening te voldoen, is een gefaseerd tijdschema voor de uitvoering ervan voorgesteld. De lidstaten moeten uiterlijk op 1 januari 2023 verslag uitbrengen over de selectie van hoofdwegen op hun grondgebied (d.w.z. wegen in het buitengebied die grote steden en/of regio's met elkaar verbinden en die niet als onderdeel van het uitgebreide trans-Europese wegennet of als autosnelweg zijn aangeduid). Zij kunnen daarvoor teruggrijpen naar de definitie van de richtlijn inzake het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur¹⁰.

Latere informatie over de uitvoering van deze gedelegeerde verordening, zoals gespecificeerd in artikel 12, zal worden opgenomen in de voortgangsverslagen als bedoeld in artikel 17, lid 3, van Richtlijn 2010/40/EU. Dit moet de verslagleggingsverplichtingen vereenvoudigen,

⁷ <https://datex2.eu/>

⁸ <https://inspire.ec.europa.eu/>

⁹ <https://tn-its.eu/>

¹⁰ Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PB L 319 van 29.11.2008, blz. 59).

aangezien die voortgangsverslagen betrekking zouden hebben op de uitvoering van zowel de richtlijn als deze gedelegeerde verordening.

1 januari 2025 geldt als eerste mijlpaal (toegang tot cruciale gegevenstypes op het hele wegennet, toegang tot alle gegevenstypes op het TEN-T-netwerk, andere snelwegen en hoofdwegen). Toegang tot alle gegevenssoorten op het gehele wegennet is uiterlijk 1 januari 2028 vereist, maar dit geldt alleen voor gegevens die reeds in een digitaal machineleesbaar formaat beschikbaar zijn en daarom via de NAP's kunnen worden hergebruikt.

GEDELEGEERDE VERORDENING (EU) .../... VAN DE COMMISSIE

van 2.2.2022

ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien 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 vervoerswijzen¹¹, en met name artikel 7,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In artikel 3, punt b), van Richtlijn 2010/40/EU is de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten voor de ontwikkeling en het gebruik van specificaties en normen als prioritaire actie aangeduid.
- (2) Overeenkomstig artikel 6, lid 1, van Richtlijn 2010/40/EU moet de Commissie de specificaties vaststellen die noodzakelijk zijn om te zorgen voor compatibiliteit, interoperabiliteit en continuïteit bij de invoering en het operationele gebruik van intelligente vervoerssystemen (hierna “ITS” genoemd) voor de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten. De Commissie heeft die specificaties vastgesteld bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/962 met het oog een verbetering van de toegankelijkheid, de uitwisseling, het hergebruik en de actualisering van de weg- en verkeersgegevens die noodzakelijk zijn voor de levering van kwalitatief hoogstaande en continue realtimeverkeersinformatiediensten in de hele Unie.
- (3) Gegevens blijven de contextuele basis voor het genereren van realtimeverkeersinformatie. De steeds snellere uitrol van ITS in de hele Unie vergt een permanente ondersteuning in de vorm van een bredere en naadloze toegang tot bestaande en nieuwe types gegevens die relevant zijn voor de verlening van realtimeverkeersinformatiediensten, met een grotere geografische dekking. Daarom moeten de vereisten inzake gegevensverstrekking worden geactualiseerd om een doeltreffend hergebruik in informatiediensten aan eindgebruikers te blijven waarborgen. Deze geactualiseerde eisen kunnen een invloed hebben op de hele gegevensketen, van het verzamelen, formatteren en aggregeren van gegevens tot de distributie en opname in verkeersinformatiediensten.
- (4) In artikel 5 van Richtlijn 2010/40/EU is bepaald dat specificaties die zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 6 van deze richtlijn moeten worden toegepast op de ITS-toepassingen en -diensten, zonder afbreuk te doen aan het recht van de lidstaten om

¹¹ 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 (PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1).

zelf te beslissen over de invoering van deze toepassingen en diensten op hun grondgebied.

- (5) Deze specificaties moeten van toepassing zijn op de levering van alle realtimeverkeersinformatiediensten, onverminderd bijzondere specificaties die zijn vastgesteld in andere handelingen uit hoofde van Richtlijn 2010/40/EU, met name Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 885/2013¹² van de Commissie en Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 886/2013¹³ van de Commissie.
- (6) Er bestaat al een markt voor de verlening van realtimeverkeersinformatiediensten in de Unie en het is in het belang van zowel de gebruikers en klanten als de aanbieders van die diensten dat de juiste randvoorwaarden worden gecreëerd om deze markt in stand te houden en op innovatieve wijze verder te ontwikkelen. Wat betreft de verlening van realtimeverkeersinformatiediensten, zijn in Richtlijn (EU) 2019/1024¹⁴ van het Europees Parlement en de Raad minimumregels vastgesteld voor het hergebruik van overheidsinformatie in de hele Unie. Met betrekking tot het hergebruik van gegevens die in het bezit zijn van de wegbeheerders en publieke wegbeheerders, zijn de bij deze verordening vastgestelde voorschriften, met name die betreffende de actualisering van de gegevens, van toepassing onverminderd de voorschriften van de Richtlijn (EU) 2019/1024. Met betrekking tot het hergebruik van gegevens die in het bezit zijn van particuliere gegevenshouders, is in de bij deze verordening vastgestelde regels niet bepaald dat gegevens kosteloos moeten worden gedeeld. Het hergebruik van gegevens die in het bezit zijn van particuliere gegevenshouders kan worden geregeld via een licentieovereenkomst.
- (7) Richtlijn 2007/2/EG¹⁵ van het Europees Parlement en de Raad scheidt een Europese infrastructuur voor ruimtelijke gegevens om de uitwisseling van en de publieke toegang tot ruimtelijke informatie (met inbegrip van het ruimtelijke gegevensthema “vervoersnetwerken”) in de hele Unie mogelijk te maken, teneinde het milieubeleid van de Unie en de beleidsmaatregelen of activiteiten die van invloed kunnen zijn op het milieu, te ondersteunen. De specificaties die in deze verordening zijn vastgesteld, moeten verenigbaar zijn met de specificaties die zijn vastgesteld in Richtlijn 2007/2/EG en de uitvoeringshandelingen daarvan, met name Verordening (EU) nr. 1089/2010¹⁶ van de Commissie. De uitbreiding van de toepassing van deze specificaties tot alle types infrastructuurgegevens zou ook een verdere harmonisatie op dit gebied kunnen bevorderen.

¹² Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 885/2013 van de Commissie van 15 mei 2013 ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het verstrekken van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen (PB L 247 van 18.9.2013, blz. 1).

¹³ Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 886/2013 van de Commissie van 15 mei 2013 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de gegevens en procedures voor het aanbieden, waar mogelijk, van minimale universele verkeersveiligheidsinformatie die kosteloos is voor de gebruikers (PB L 247 van 18.9.2013, blz. 6).

¹⁴ Richtlijn (EU) 2019/1024 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 inzake open data en het hergebruik van overheidsinformatie (PB L 172 van 26.6.2019, blz. 56).

¹⁵ Richtlijn 2007/2/EG van het Europees Parlement en de Raad van 14 maart 2007 tot oprichting van een infrastructuur voor ruimtelijke informatie in de Gemeenschap (Inspire) (PB L 108 van 25.4.2007, blz. 1).

¹⁶ Verordening (EU) nr. 1089/2010 van de Commissie van 23 november 2010 ter uitvoering van Richtlijn 2007/2/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van verzamelingen ruimtelijke gegevens en van diensten met betrekking tot ruimtelijke gegevens (PB L 323 van 8.12.2010, blz. 11).

- (8) In Verordening (EU) nr. 1315/2013¹⁷ van het Europees Parlement en de Raad is de weginfrastructuur omschreven die deel uitmaakt van het kernnetwerk en het uitgebreide trans-Europese vervoersnetwerk. Recurrente externe kosten van het verkeer en andere problemen met verkeersbeheer, zoals congestie, luchtvervuiling of geluidshinder, blijven niet beperkt tot het trans-Europese wegennet of tot snelwegen. In de praktijk situeert de recurrente verkeerscongestie zich grotendeels in stedelijke gebieden. EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten moeten bovendien vervoer van deur tot deur mogelijk maken en mogen niet beperkt blijven tot het uitgebreide trans-Europese wegennet en andere snelwegen. Daarom moeten de lidstaten deze specificaties toepassen op het hele wegennet, met uitzondering van wegen die geen eigendom zijn van een openbare wegen- of vervoersautoriteit. Die ontheffing mag niet gelden voor wegen die eigendom zijn van een openbare wegen- of vervoersautoriteit maar die via een beheersconcessie aan een particuliere entiteit zijn toegewezen.
- (9) Specifieke types gegevens die van cruciaal belang zijn voor de verdere ontwikkeling van betrouwbare verkeersinformatiediensten en om de verkeersveiligheid te verhogen, zoals verkeersregelingen, beperkingen en weg- of rijstrookversperringen, moeten door wegenautoriteiten of wegbeheerders beschikbaar worden gesteld. Gezien het belang van die gegevens moet de beschikbaarstelling daarvan als een eerste mijlpaal worden aangemerkt, waarna andere types gegevens op langere termijn toegankelijk worden gemaakt.
- (10) Om de nodige ontwikkelingen op het gebied van toegankelijkheid en standaardisering van gegevens mogelijk te maken, moet een gefaseerde uitvoering worden overwogen. Deze fasering moet zorgen voor een haalbare en geleidelijke toename van de geografische dekking en de toegankelijkheid van gegevens. Daartoe moeten de lidstaten de hoofdwegen op hun grondgebied selecteren. Om dit hoofdwegennet te definiëren, kunnen de lidstaten teruggrijpen naar het netwerk dat is afgebakend op grond van artikel 1 van Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad.
- (11) Gezien de diversiteit van de gegevensbronnen, variërend van infrastructuurgebaseerde sensoren tot voertuigen die als sensor dienst doen, is het van belang dat de specificaties afgestemd zijn op de relevante gegevenscategorieën en -soorten, met oog voor diversiteit van de bronnen en technologie die wordt gebruikt voor het creëren of actualiseren van de gegevens.
- (12) Wanneer de maatregelen waarin deze verordening voorziet de verwerking van persoonsgegevens met zich meebrengen, moet die verwerking gebeuren overeenkomstig het recht van de Unie inzake de bescherming van persoonsgegevens, en met name Verordening (EU) 2016/679¹⁸ van het Europees Parlement en de Raad en, voor zover van toepassing, Richtlijn 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad. Richtlijn 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad is deels ook van toepassing op de verwerking van niet-persoonsgebonden gegevens.
- (13) Om geharmoniseerde en naadloze realtimeverkeersinformatiediensten te kunnen verlenen, moeten de lidstaten gebruikmaken van bestaande technische oplossingen en

¹⁷ Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).

¹⁸ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1).

normen die door de Europese en internationale normalisatie-instellingen zijn opgesteld, zoals DATEX II (CEN/TS 16157 en latere versies) en de ISO-normen. Voor gegevenstypes waarvoor geen gestandaardiseerd formaat beschikbaar is, moeten de lidstaten en de belanghebbenden worden aangemoedigd om samen te werken om afspraken te maken over de definitie en het formaat van de gegevens en metagegevens.

- (14) In de Unie bestaan al een aantal methoden voor dynamische plaatsbepaling, die worden toegepast in de lidstaten. Het gebruik van verschillende methoden voor dynamische plaatsbepaling moet toegestaan blijven. De lidstaten en belanghebbenden moeten echter worden aangemoedigd om samen te werken om afspraken te maken over de toegestane methoden voor plaatsbepaling, desgevallend via de Europese normalisatie-instellingen.
- (15) De toegankelijkheid en regelmatige actualisering van gegevens door wegenautoriteiten en wegenexploitanten zijn van essentieel belang om de opstelling van actuele en nauwkeurige digitale kaarten mogelijk te maken, die een belangrijke rol spelen in betrouwbare ITS-toepassingen. De producenten van digitale kaarten moeten worden aangemoedigd om updates van relevante gegevens tijdig te integreren in hun bestaande kaartdiensten en kaartactualiseringsdiensten. Om een en ander af te stemmen op het overheidsbeleid op het gebied van bijvoorbeeld verkeersveiligheid, moeten dienstverleners en producenten van digitale kaarten samenwerken met overheidsinstanties om onjuistheden in hun gegevens te corrigeren.
- (16) De toegankelijkheid van nauwkeurige en actuele gegevens is van vitaal belang voor het verlenen van realtimeverkeersinformatiediensten in de hele Unie. De relevante gegevens worden verzameld en opgeslagen door wegenautoriteiten, wegenexploitanten, houders van in voertuigen gegenereerde gegevens, belanghebbenden op het gebied van opladen en tanken, tolexploitanten en aanbieders van realtimeverkeersinformatiediensten. Om de uitwisseling en het hergebruik van deze gegevens te vergemakkelijken met het oog op de verlening van de diensten in kwestie, moeten wegenautoriteiten, wegenexploitanten, houders van in voertuigen gegenereerde gegevens, belanghebbenden op het gebied van opladen en tanken, tolexploitanten en verleners van realtimeverkeersinformatiediensten de gegevens, de overeenkomstige metagegevens en de informatie over de kwaliteit van de vindbare en toegankelijke gegevens via een nationaal of gemeenschappelijk toegangspunt ter beschikking stellen van andere wegenautoriteiten, wegenexploitanten, houders van in voertuigen gegenereerde gegevens, belanghebbenden op het gebied van opladen en tanken, tolexploitanten en verleners van realtimeverkeersinformatiediensten en producenten van digitale kaarten. Het toegangspunt kan de vorm aannemen van een databank, een register, een internetportaal of een vergelijkbare vorm, afhankelijk van het gegevenstype. Nationale of gemeenschappelijke toegangspunten kunnen ook verwijzen naar gegevens op andere toegankelijke locaties, zonder de gegevens zelf te hosten. De lidstaten moeten de bestaande openbare en particuliere toegangspunten samenvoegen tot één toegangspunt dat de toegang mogelijk maakt tot alle soorten relevante beschikbare gegevens die binnen het toepassingsgebied van deze specificaties vallen. De lidstaten mogen de bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/962 ingestelde toegangspunten blijven gebruiken; zij moeten vrij kunnen beslissen of zij de toegangspunten die in het kader van andere krachtens Richtlijn 2010/40/EU vastgestelde gedelegeerde handelingen zijn ingesteld gebruiken als nationale toegangspunten voor de gegevens die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen.

- (17) Om de wegenautoriteiten, wegenexploitanten, belanghebbenden op het gebied van opladen en tanken, toexploitanten, dienstverleners en producenten van digitale kaarten de gelegenheid te bieden om de relevante gegevens met succes en op kostenefficiënte wijze te zoeken en te gebruiken, moeten de inhoud en structuur van deze gegevens correct worden beschreven met passende metagegevens.
- (18) Realtimeverkeersinformatiediensten moeten nauwkeurig zijn om eindgebruikers de best mogelijke informatie te verstrekken in termen van betrouwbaarheid en tijdigheid. Om enerzijds de verkeersveiligheid te verhogen en anderzijds de verkeerscongestie terug te dringen, moeten deze diensten ook de prioriteiten van de wegenautoriteiten weerspiegelen, zoals bijvoorbeeld weergegeven in digitaal toegankelijke verkeerscirculatieplannen.
- (19) Deze specificaties mogen geen enkele belanghebbende verplichten om gegevens te verzamelen die hij nu nog niet verzamelt of om gegevens te digitaliseren die niet reeds in een digitaal machineleesbaar formaat beschikbaar zijn. De specifieke vereisten met betrekking tot de actualisering van gegevens moeten alleen van toepassing zijn op gegevens die daadwerkelijk worden verzameld en in een digitaal machineleesbaar formaat beschikbaar zijn. Tegelijkertijd moeten de lidstaten worden aangemoedigd te zoeken naar kosteneffectieve manieren om tegemoet te komen aan hun behoefte om in digitaal formaat te beschikken over de bestaande infrastructuurgegevens en gegevens inzake verkeersregelingen en -beperkingen.
- (20) Deze specificaties mogen wegenautoriteiten en wegbeheerders niet verplichten om verkeerscirculatieplannen en tijdelijke verkeersbeheersmaatregelen vast te stellen of uit te voeren. Zij mogen de dienstverleners niet verplichten om hun gegevens te delen met andere dienstverleners. Dienstverleners moeten de vrijheid hebben om onderling commerciële overeenkomsten te sluiten voor het hergebruik van relevante gegevens.
- (21) De lidstaten en de ITS-belanghebbenden moeten worden aangemoedigd om samen te werken teneinde overeenstemming te bereiken over gemeenschappelijke definities van gegevenskwaliteit, met het oog op het gebruik van gemeenschappelijke indicatoren voor de gegevenskwaliteit in de hele waardeketen van verkeersgegevens, zoals de volledigheid, nauwkeurigheid en actualiteit van de gegevens, de methode waarmee ze zijn verkregen en de gebruikte methode voor plaatsbepaling, alsmede de toegepaste kwaliteitscontroles. Zij moeten ook worden aangemoedigd om inspanningen te blijven leveren om bijbehorende methoden voor kwaliteitsmeting en monitoring van de verschillende soorten gegevens vast te stellen. De lidstaten moeten worden aangemoedigd om hun kennis, ervaring en beste praktijken op dit gebied met elkaar te delen in het kader van lopende en toekomstige coördinatieprojecten.
- (22) Het wordt erkend dat wegenautoriteiten en wegbeheerders het verkeersbeheer, de verkeersveiligheid en het infrastructuurbeheer en -onderhoud op kosteneffectieve wijze kunnen verbeteren door gebruik te maken van gegevens en realtimeverkeersinformatiediensten die gegenereerd zijn door particuliere dienstverleners en houders van in voertuigen gegenereerde gegevens. Bij het ontvangen van deze gegevens of diensten voor bovengenoemde taken moeten de overheidsinstanties gemeenschappelijke FRAND-voorwaarden hanteren om de toegangsbelemmeringen te verlagen en transparantie te verschaffen over de voorwaarden voor hergebruik. De lidstaten en de relevante belanghebbenden worden aangemoedigd de gemeenschappelijke FRAND-voorwaarden te bepalen die van toepassing zijn op het hergebruik van de relevante gegevenssoorten voor de uitvoering van deze overheidstaken.

- (23) Particuliere dienstverleners kunnen gebruikmaken van gegevens die door wegenautoriteiten en wegenexploitanten zijn verzameld als input voor hun eigen realtimeverkeersinformatiediensten. De specifieke voorwaarden voor het hergebruik van die gegevens moeten aan de betrokken partijen worden overgelaten, zonder afbreuk te doen aan de bepalingen van Richtlijn (EU) 2019/1024¹⁹. Bepaalde soorten gegevens die door wegenautoriteiten en wegbeheerders worden verstrekt, zoals verkeerscirculatieplannen, verkeersregelingen en -beperkingen en tijdelijke verkeersbeheersmaatregelen, moeten door particuliere dienstverleners worden hergebruikt om ervoor te zorgen dat weggebruikers via realtimeverkeersinformatiediensten toegang hebben tot de relevante informatie.
- (24) Om ervoor te zorgen dat deze specificaties correct worden uitgevoerd, moeten de lidstaten beoordelen of de voorschriften inzake toegankelijkheid, uitwisseling, hergebruik en actualisering van de gegevens worden nageleefd door de wegenautoriteiten, wegenexploitanten, producenten van digitale kaarten, tolexploitanten, belanghebbenden op het gebied van laden en tanken, houders van in voertuigen gegenereerde gegevens en dienstverleners. Daartoe moeten de bevoegde autoriteiten zich vrij kunnen baseren op empirisch onderbouwde conformiteitsverklaringen die zijn ingediend door wegenautoriteiten, wegenexploitanten, producenten van digitale kaarten, tolexploitanten, belanghebbenden op het gebied van laden en tanken, houders van in voertuigen gegenereerde gegevens en dienstverleners. De lidstaten moeten samenwerken om hun aanpak inzake de conformiteitsbeoordeling in de lopende en toekomstige coördinatieprojecten, die bijdragen tot de uitvoering van de specificaties van deze verordening, te harmoniseren.
- (25) Deze specificaties beperken de vrijheid van meningsuiting van radio-omroepen niet voor zover zij hen niet verplichten een specifiek standpunt in te nemen met betrekking tot de informatie die moet worden verspreid; ze laten de lidstaten ook voldoende speelruimte om rekening te houden met hun nationale grondwettelijke tradities met betrekking tot de vrijheid van meningsuiting van radio-omroepen.
- (26) Rekening houdend met de omvang van de vereiste wijzigingen, moet Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/962 worden ingetrokken.

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

1. In deze verordening worden de specificaties vastgesteld die gegevenshouders en gebruikers van gegevens nodig hebben om de toegankelijkheid, de uitwisseling, het hergebruik en de actualisering van gegevens met het oog op het verlenen van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten te waarborgen, en om ervoor te zorgen dat die nauwkeurig en voor alle gebruikers over de grenzen heen beschikbaar zijn.
2. Deze verordening is van toepassing op het volledige wegennet dat openbaar toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer. Bij wijze van uitzondering is zij niet van

¹⁹ Richtlijn (EU) 2019/1024 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 inzake open data en het hergebruik van overheidsinformatie (PB L 172 van 26.6.2019, blz. 56).

toepassing op particuliere wegen, tenzij die wegen deel uitmaken van het uitgebreide TEN-T-netwerk of als autosnelweg of hoofdweg zijn aangewezen.

3. Deze verordening is van toepassing overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2010/40/EU.

Artikel 2

Definities

Met het oog op de toepassing van deze verordening gelden de definities in artikel 4 van Richtlijn 2010/40/EU.

Verder wordt verstaan onder:

- (1) “trans-Europees kernwegennet”: de wegvervoersinfrastructuur die deel uitmaakt van het kernnetwerk, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 1315/2013;
- (2) “uitgebreid trans-Europees wegennet”: de wegvervoersinfrastructuur die deel uitmaakt van het uitgebreide netwerk, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 1315/2013;
- (3) “snelweg”: een weg die als zodanig is aangewezen door de lidstaat waar hij gelegen is;
- (4) “toegankelijkheid van de gegevens”: de mogelijkheid om de gegevens te allen tijde in een digitaal machineleesbaar formaat op te vragen en te verkrijgen;
- (5) “statische gegevens”: gegevens die niet vaak of niet op regelmatige basis wijzigen;
- (6) “dynamische gegevens”: gegevens die vaak of op regelmatige basis wijzigen;
- (7) “gegevensactualisering”: een wijziging van de bestaande gegevens, inclusief schrappingen of toevoegingen van nieuwe of aanvullende elementen;
- (8) “realtimeverkeersinformatie”: informatie die is afgeleid van infrastructuurgegevens, gegevens over verkeersregelingen en -beperkingen, gegevens over de toestand van het wegennet en gegevens over het gebruik van het wegennet in realtime, of een combinatie daarvan;
- (9) “realtimeverkeersinformatiedienst”: een ITS-dienst die aan eindgebruikers onmiddellijk realtimeverkeersinformatie verstrekt;
- (10) “wegenautoriteit”: een overheidsinstantie die verantwoordelijk is voor de planning, de controle of het beheer van wegen die onder haar territoriale bevoegdheid vallen;
- (11) “wegenexploitant”: een publieke of particuliere entiteit die verantwoordelijk is voor het onderhoud en beheer van de weg en het beheer van de verkeersstromen;
- (12) “dienstverlener”: een publieke of particuliere aanbieder van een realtimeverkeersinformatiedienst, met uitzondering van loutere doorgeefluiken van gegevens aan gebruikers van gegevens;

- (13) “exploitant van tolsystemen”: elke publieke of private entiteit die toldiensten verleent of tol heft, zoals gedefinieerd in Richtlijn (EU) 2019/520²⁰ van het Europees Parlement en de Raad;
- (14) “gegevenshouder”: een rechtspersoon, betrokkene of publiek- of privaatrechtelijke entiteit die het recht heeft onder zijn controle toegang te verlenen tot de in de bijlage vermelde types gegevens of deze te delen, overeenkomstig het toepasselijke Unierecht of nationale recht;
- (15) “gegevensgebruiker”: een wegenautoriteit, wegbeheerder, exploitant van tolsystemen, dienstverlener en producent van digitale kaarten of elke andere entiteit die gegevens gebruikt om realtimeverkeersinformatie te genereren of, indien toegestaan op grond van de door de gegevenshouder vastgestelde voorwaarden, gegevens gebruikt voor andere mobiliteitsgerelateerde doeleinden;
- (16) “eindgebruiker”: elke weggebruiker, natuurlijke persoon of rechtspersoon die toegang heeft tot realtimeverkeersinformatiediensten;
- (17) “toegangspunt”: een digitale interface die aan gebruikers met het oog op hergebruik toegang verschaft tot de in de bijlage genoemde gegevens, samen met de overeenkomstige metagegevens, of tot de bronnen en metagegevens van die gegevens;
- (18) “metagegevens”: een gestructureerde beschrijving van de inhoud van de gegevens die het zoeken naar en gebruiken van deze gegevens vergemakkelijkt;
- (19) “zoekdiensten”: diensten die het mogelijk maken gegevens te zoeken aan de hand van de inhoud van de overeenkomstige metagegevens en die inhoud weer te geven;
- (20) “tijdelijke verkeersbeheersmaatregelen”: tijdelijke maatregelen om het hoofd te bieden aan een verstoring van het verkeer en om bijvoorbeeld verkeersstromen te controleren en te sturen;
- (21) “verkeerscirculatieplannen”: permanente verkeersbeheersmaatregelen die zijn ontworpen door verkeersbeheerders om verkeersstromen te controleren en te sturen in reactie op blijvende of terugkerende verkeersstoringen;
- (22) “verkeerstekens”: alle verkeersborden, -signalen, -inrichtingen, -berichten of -markeringen waarmee een gevaar wordt aangeduid, advies wordt gegeven over de tegen dat gevaar te nemen voorzorgsmaatregelen, een verkeersregel wordt aangegeven of een regeling ten uitvoer wordt gelegd, overeenkomstig het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens;
- (23) “hoofdweg”: een weg in het buitengebied die grote steden en/of regio’s verbindt en die niet is geclassificeerd is als onderdeel van het uitgebreide trans-Europese wegnnet of als autosnelweg;
- (24) “particuliere weg”: een weg die niet in het bezit is van een openbare wegen- of vervoersautoriteit, met uitzondering van wegen die eigendom zijn van een openbare weg- of vervoersautoriteit, maar die middels een beheerconcessie aan een particuliere entiteit zijn toegewezen;

²⁰ Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (PB L 91 van 29.3.2019, blz. 45).

- (25) “infrastructuurgegevens”: gegevens die het wegennet of de faciliteiten op of langs het wegennet beschrijven;
- (26) “gegevens over verkeersregelingen en -beperkingen”: gegevens in verband met een verkeersregeling of een beperking die van toepassing is op voertuigen op het wegennet;
- (27) “gegevens over de toestand van het netwerk”: gegevens die tijdelijke situaties beschrijven die het reizen kunnen beletten of vertragen of die de eindgebruiker in gevaarlijke situaties kunnen informeren;
- (28) “gegevens over het gebruik van het netwerk in realtime”: gegevens die het actuele gebruik van het wegennet en de gebruiksmogelijkheden op het wegennet beschrijven;
- (29) “cruciale gegevenssoorten”: gegevenssoorten die cruciaal worden geacht voor een grotere betrouwbaarheid van realtimeverkeersinformatiediensten, ter ondersteuning van veilige en efficiënte verplaatsingen van deur tot deur en toekomstige mobiliteitsdiensten;
- (30) “in het voertuig gegenereerde gegevens”: gegevens die zijn gecreëerd door het voertuig, door boordapparatuur in het voertuig of door persoonlijke apparatuur en die ITS-toepassingen aanbiedt terwijl het voertuig in gebruik is;
- (31) “houder van in het voertuig gegenereerde gegevens”: een entiteit die in het voertuig gegenereerde gegevens verzamelt, bundelt of anderszins verwerkt om aan de privacyvereisten te voldoen;
- (32) “FRAND-voorwaarden (Billijk, redelijk en niet-discriminerend)”: licentievoorwaarden waarover te goeder trouw is onderhandeld en die toegang verlenen tot diensten of gegevens in ruil voor een billijke vergoeding, onder dezelfde of soortgelijke voorwaarden als die welke met andere gebruikers zijn overeengekomen.

Artikel 3

Nationale toegangspunten

1. Elke lidstaat zet een nationaal toegangspunt (NAP) op. Het nationale toegangspunt vormt een uniek punt van toegang voor gebruikers tot de in de bijlage genoemde gegevens, met inbegrip van updates van gegevens, die worden verstrekt door gegevenshouders als bedoeld in de artikelen 4 tot en met 11 en die betrekking hebben op het grondgebied van een bepaalde lidstaat.
2. Indien de lidstaten dit passend achten, mogen bestaande nationale of gemeenschappelijke toegangspunten die zijn opgezet om te voldoen aan artikel 3 van Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/962 of aan de eisen die voortvloeien uit andere gedelegeerde handelingen die op grond van Richtlijn 2010/40/EU zijn vastgesteld voor de toepassing van deze verordening als nationale toegangspunten worden gebruikt.
3. NAP's bieden gebruikers van gegevens zoekdiensten aan, die het bijvoorbeeld mogelijk maken gegevens te zoeken aan de hand van de inhoud van de overeenkomstige metagegevens en die inhoud weer te geven.

4. Houders van openbare en particuliere gegevens verstrekken de metagegevens die gebruikers van gegevens in staat stellen datasets via nationale toegangspunten op te zoeken en te gebruiken.
5. Twee of meer lidstaten mogen samen een gemeenschappelijk toegangspunt opzetten.
6. Elke entiteit die gegevens verstrekt via het nationale toegangspunt, kan dit bij volmacht doen overeenkomstig de toepasselijke overeenkomsten, bijvoorbeeld via een databank van derden of een aggregator. Dit ontslaat de oorspronkelijke gegevenshouder niet van zijn verantwoordelijkheden met betrekking tot de kwaliteit van de verstrekte oorspronkelijke gegevens.

Artikel 4

Toegankelijkheid, uitwisseling en hergebruik van infrastructuurgegevens

1. Om het aanbieden van compatibele, interoperabele en continue realtimeverkeersinformatiediensten in de hele Unie te vergemakkelijken, verstrekken wegenautoriteiten, wegenexploitanten, tolexploitanten en belanghebbenden inzake laden en tanken de in de bijlage vermelde infrastructuurgegevens die zij verzamelen in een gestandaardiseerd formaat, zoals de INSPIRE-gegevensspecificatie voor vervoersnetwerken, TN-ITS (CEN/TS17268 en latere verbeterde versies) of DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 en latere verbeterde versies). Elke actualisering van deze gegevens gebeurt overeenkomstig artikel 8.

Indien aanvullende of alternatieve normen moeten worden vastgesteld, zijn de volgende voorwaarden van toepassing:

- De lidstaten bepalen deze aanvullende of alternatieve normen in onderling overleg;
 - Digitaal machineleesbare formaten moeten compatibel zijn met de in de eerste zin van dit lid bedoelde bestaande normen.
2. De in lid 1 bedoelde gegevens en de overeenkomstige metagegevens, met inbegrip van informatie over de kwaliteit daarvan, moeten toegankelijk zijn voor uitwisseling en hergebruik door alle gebruikers van gegevens in de Unie:
 - (a) op niet-discriminerende basis;
 - (b) aan de hand van minimumkwaliteitseisen, waarover de lidstaten afspraken maken met de relevante belanghebbenden;
 - (c) binnen een tijdsbestek dat adequaat is voor een betrouwbaar en effectief gebruik van de gegevens voor het genereren van realtimeverkeersinformatie;
 - (d) via het nationale of gemeenschappelijke toegangspunt, als bedoeld in artikel 3.
 3. Gebruikers van de in lid 1 bedoelde gegevens en gegevenshouders werken samen om ervoor te zorgen dat onnauwkeurigheden in verband met de gegevens onverwijld worden gemeld aan de gegevenshouder van wie de gegevens afkomstig zijn.

Artikel 5

Toegankelijkheid, uitwisseling en hergebruik van gegevens over verkeersregelingen en -beperkingen

1. Om het aanbieden van compatibele, interoperabele en continue realtimeverkeersinformatiediensten in de hele Unie te vergemakkelijken, verstrekken wegenautoriteiten, wegenexploitanten en tolexploitanten de door hen verzamelde gegevens over de in de bijlage vermelde verkeersregelingen en -beperkingen in DATEX II-formaat (EN 16157, CEN/TS 16157 en de latere versies daarvan) of in TN-ITS-formaat (CEN/TS 17268 en de latere versies daarvan). Elke actualisering van deze gegevens gebeurt overeenkomstig artikel 9.

Indien aanvullende of alternatieve normen moeten worden vastgesteld, zijn de volgende voorwaarden van toepassing:

- De lidstaten stellen die aanvullende of alternatieve normen in onderling overleg vast;
 - Digitaal machineleesbare formaten moeten compatibel zijn met de in de eerste zin van dit lid bedoelde bestaande normen.
2. De in lid 1 bedoelde gegevens en de overeenkomstige metagegevens, met inbegrip van informatie over de kwaliteit daarvan, moeten toegankelijk zijn voor uitwisseling en hergebruik door alle gebruikers van gegevens in de Unie:
 - (a) op niet-discriminerende basis;
 - (b) aan de hand van minimumkwaliteitseisen, waarover de lidstaten afspraken maken met de relevante belanghebbenden;
 - (c) binnen een tijdsbestek dat adequaat is voor een betrouwbaar en effectief gebruik van de gegevens voor het genereren van realtimeverkeersinformatie;
 - (d) via het nationale of gemeenschappelijke toegangspunt, als bedoeld in artikel 3.
 3. Gebruikers van de in lid 1 bedoelde gegevens en gegevenshouders werken samen om ervoor te zorgen dat onnauwkeurigheden in verband met de gegevens onverwijld worden gemeld aan de gegevenshouder van wie de gegevens afkomstig zijn.
 4. Dienstverleners verwerken en integreren in de relevante diensten die zij aan eindgebruikers verstrekken, zonder extra kosten, de gegevens over verkeerscirculatieplannen en verkeersregelingen en -beperkingen die door de bevoegde autoriteiten zijn ingevoerd en via het nationale of gemeenschappelijke toegangspunt in een digitaal machineleesbaar formaat toegankelijk zijn gemaakt.

Artikel 6

Toegankelijkheid, uitwisseling en hergebruik van gegevens over de toestand van het netwerk

1. Om het aanbieden van compatibele, interoperabele en continue realtimeverkeersinformatiediensten in de hele Unie te vergemakkelijken, verstrekken wegenautoriteiten, wegbeheerders, houders van in voertuigen gegenereerde gegevens en dienstverleners de door hen verzamelde in de bijlage genoemde gegevens over de toestand van het netwerk DATEX II-formaat (EN 16157, CEN/TS 16157 en latere

verbeterde versies). Elke actualisering van deze gegevens gebeurt overeenkomstig artikel 10.

Indien aanvullende of alternatieve normen moeten worden vastgesteld, zijn de volgende voorwaarden van toepassing:

- De lidstaten stellen die aanvullende of alternatieve normen in onderling overleg vast;
 - digitaal machineleesbare formaten moeten compatibel zijn met de in de eerste zin van dit lid bedoelde bestaande normen.
2. De in lid 1 bedoelde gegevens en de overeenkomstige metagegevens, met inbegrip van informatie over de kwaliteit daarvan, moeten toegankelijk zijn voor uitwisseling en hergebruik door alle gebruikers van gegevens in de Unie:
 - (a) op niet-discriminerende basis, wanneer zij worden verstrekt door wegenautoriteiten en wegbeheerders;
 - (b) aan de hand van minimumkwaliteitseisen, waarover de lidstaten afspraken maken met de relevante belanghebbenden;
 - (c) binnen een tijdsbestek dat adequaat is voor een betrouwbaar en effectief gebruik van de gegevens voor het genereren van realtimeverkeersinformatie;
 - (d) via het nationale of gemeenschappelijke toegangspunt, als bedoeld in artikel 3;
 - (e) zonder enige verplichting voor houders van in voertuigen gegenereerde gegevens en particuliere dienstverleners om toegang te verlenen tot hun gegevens of om die met particuliere gebruikers te delen. De uitwisseling en het hergebruik van hun gegevens kunnen worden onderworpen aan door de particuliere gegevenshouder vastgestelde voorwaarden.
 3. Gebruikers van de in lid 1 bedoelde gegevens en gegevenshouders werken samen om ervoor te zorgen dat onnauwkeurigheden in verband met de gegevens onverwijld worden gemeld aan de gegevenshouder van wie de gegevens afkomstig zijn.
 4. Dienstverleners verwerken en integreren in de relevante diensten die zij aan eindgebruikers verstrekken, zonder extra kosten, gegevens over alle tijdelijke verkeersbeheersmaatregelen die door de bevoegde autoriteiten zijn ingevoerd en via het nationale of gemeenschappelijke toegangspunt in een digitaal machineleesbaar formaat toegankelijk zijn gemaakt.
 5. Met het oog op het rechtstreeks verstrekken van adequate informatie aan eindgebruikers en het optimaliseren van het wegonderhoud en de verkeersveiligheid, kunnen wegenautoriteiten en wegbeheerders houders van in het voertuig gegenereerde gegevens en dienstverleners verzoeken de types gegevens te verstrekken over de toestand van het netwerk die zij overeenkomstig artikel 10 verzamelen en bijwerken. Wanneer de houder van de gegevens op verzoek van een wegenautoriteit of wegbeheerder de gegevens toegankelijk maakt, gelden de FRAND-voorwaarden (billijk, redelijk en niet-discriminerend). De gegevens worden verstrekt in DATEX II-formaat (EN 16157, CEN/TS 16157 en latere verbeterde versies) of in een door de lidstaten overeengekomen digitaal machineleesbaar formaat, vergezeld van de bijbehorende metagegevens, met inbegrip van informatie over de kwaliteit daarvan.

6. Gegevens over de toestand van het wegennet die door wegenautoriteiten of wegbeheerders zijn gearhiveerd, mogen worden gebruikt voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur en voor veiligheidsbeoordelingen van het wegennet. Tenzij dit op grond van licentieovereenkomsten verboden is, worden deze gegevens op niet-discriminerende basis via het in artikel 3 bedoelde nationale of gemeenschappelijke toegangspunt toegankelijk gemaakt voor uitwisseling en hergebruik.
7. Binnen de grenzen van de toepasselijke licentieovereenkomsten worden voorspellende gegevens over de toestand van het wegennet die door wegenautoriteiten of wegbeheerders zijn berekend, op niet-discriminerende basis toegankelijk gemaakt voor uitwisseling en hergebruik via het nationale of gemeenschappelijke toegangspunt als bedoeld in artikel 3.
8. De lidstaten werken samen aan de vaststelling van gemeenschappelijke normen voor de uitwisseling en het hergebruik van de in de leden 6 en 7 bedoelde gegevens.

Artikel 7

Toegankelijkheid, uitwisseling en hergebruik van gegevens over het gebruik van het netwerk in realtime

1. Om het aanbieden van compatibele, interoperabele en continue realtimeverkeersinformatiediensten in de hele Unie te vergemakkelijken, verstrekken wegenautoriteiten, wegbeheerders, dienstverleners en houders van in voertuigen gegenereerde gegevens en belanghebbenden op het gebied van laden en tanken de door hen verzamelde in de bijlage genoemde gegevens over het gebruik van het netwerk in realtime in DATEX II-formaat (EN 16157, CEN/TS 16157 en latere verbeterde versies). Elke actualisering van deze gegevens gebeurt overeenkomstig artikel 11.

Indien aanvullende of alternatieve normen moeten worden vastgesteld, zijn de volgende voorwaarden van toepassing:

- de lidstaten stellen die aanvullende of alternatieve normen in onderling overleg vast;
 - digitaal machineleesbare formaten moeten compatibel zijn met de in de eerste zin van dit lid bedoelde bestaande normen.
2. De in lid 1 bedoelde gegevens en de overeenkomstige metagegevens, met inbegrip van informatie over de kwaliteit daarvan, moeten toegankelijk zijn voor uitwisseling en hergebruik door alle gebruikers van gegevens in de Unie:
 - (a) op niet-discriminerende basis, wanneer zij worden verstrekt door wegenautoriteiten en wegbeheerders;
 - (b) aan de hand van minimumkwaliteitseisen, waarover de lidstaten afspraken maken met de relevante belanghebbenden;
 - (c) binnen een tijdsbestek dat adequaat is voor een betrouwbaar en effectief gebruik van de gegevens voor het genereren van realtimeverkeersinformatie;
 - (d) via het nationale of gemeenschappelijke toegangspunt, als bedoeld in artikel 3;
 - (e) zonder enige verplichting voor houders van in voertuigen gegenereerde gegevens en particuliere dienstverleners om toegang te verlenen tot hun gegevens of om die met

particuliere gebruikers te delen. De uitwisseling en het hergebruik van hun gegevens kunnen worden onderworpen aan door de particuliere gegevenshouder vastgestelde voorwaarden.

3. Met het oog op het rechtstreeks verstrekken van adequate informatie aan eindgebruikers en het optimaliseren van het verkeersbeheer en de verkeersveiligheid, kunnen wegenautoriteiten en wegbeheerders houders van in het voertuig gegenereerde gegevens en dienstverleners verzoeken de types gegevens te verstrekken over het gebruik van het netwerk in realtime die zij overeenkomstig artikel 11 verzamelen en bijwerken. Wanneer de houder van de gegevens op verzoek van een wegenautoriteit of wegbeheerder de gegevens toegankelijk maakt, gelden de FRAND-voorwaarden (billijk, redelijk en niet-discriminerend). De gegevens worden verstrekt in DATEX II-formaat (EN 16157, CEN/TS 16157 en latere verbeterde versies) of in een door de lidstaten overeengekomen digitaal machineleesbaar formaat, vergezeld van de bijbehorende metagegevens, met inbegrip van informatie over de kwaliteit daarvan.
4. Gegevens over het gebruik van het netwerk in realtime die door wegenautoriteiten of wegbeheerders zijn gearhiveerd, mogen worden gebruikt voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur en veiligheidsbeoordelingen van het wegennet. Tenzij dit op grond van licentieovereenkomsten verboden is, worden deze gegevens via het in artikel 3 bedoelde nationale of gemeenschappelijke toegangspunt op niet-discriminerende basis toegankelijk gemaakt voor uitwisseling en hergebruik.
5. Binnen de grenzen van de toepasselijke licentieovereenkomsten worden voorspellende gegevens over het gebruik van het netwerk in realtime die door wegenautoriteiten of wegbeheerders zijn berekend, via het nationale of gemeenschappelijke toegangspunt als bedoeld in artikel 3 op niet-discriminerende basis toegankelijk gemaakt voor uitwisseling en hergebruik.
6. De lidstaten stellen in onderling overleg de gemeenschappelijke normen voor de uitwisseling en het hergebruik van de in de leden 4 en 5 bedoelde gegevens vast.

Artikel 8

Actualiseren van infrastructuurgegevens

1. De actualisering van infrastructuurgegevens hebben ten minste betrekking op de volgende parameters:
 - (a) het type gegevens, zoals beschreven in punt 1 van de bijlage, dat wordt geactualiseerd;
 - (b) de locatie van de toestand waarop de actualisering betrekking heeft;
 - (c) het type actualisering (wijziging, toevoeging of schrapping);
 - (d) de beschrijving van de actualisering, met vermelding van de geactualiseerde waarden en velden en van de geactualiseerde informatie, en, in voorkomend geval, de redenen voor de vervanging van de verouderde waarden en velden;
 - (e) de datum waarop de gegevens zijn geactualiseerd;
 - (f) de datum en het tijdstip waarop de verandering in een bepaalde toestand heeft plaatsgevonden of zal plaatsvinden;

- (g) de kwaliteit van de actualiseringen van de gegevens zoals omschreven in de kwaliteitseisen die de lidstaten in overleg met de relevante belanghebbenden vaststellen.

De locatie van de toestand waarop de actualisering betrekking heeft, wordt bepaald met een gestandaardiseerde of andere algemeen gebruikte en aanvaarde dynamische plaatsbepalingsmethode waarmee die locatie ondubbelzinnig kan worden gedecodeerd en geïnterpreteerd.

- 2. De relevante gegevenshouders zorgen ervoor dat de infrastructuurgegevens worden geactualiseerd binnen een tijdsbestek dat een betrouwbaar en effectief gebruik daarvan in realtimeverkeersinformatiediensten mogelijk maakt en verstrekken die actualiseringen vooraf aan de gebruikers, voor zover die bekend zijn en voor zover haalbaar.
- 3. De relevante gegevenshouders corrigeren tijdig de onjuistheden die zij hebben vastgesteld in de gegevens of die gesignaleerd zijn door andere gebruikers van gegevens en eindgebruikers.
- 4. Wanneer producenten van digitale kaarten en dienstverleners informatie aan eindgebruikers verstrekken, zorgen zij ervoor dat relevante actualiseringen van infrastructuurgegevens worden verwerkt binnen een tijdsbestek dat een betrouwbaar en effectief gebruik van die gegevens in realtimeverkeersinformatiediensten mogelijk maakt.

Artikel 9

Actualiseren van gegevens over verkeersregelingen en -beperkingen:

- 1. De actualiseringen van de gegevens inzake verkeersregelingen en -beperkingen hebben ten minste betrekking op de volgende parameters:
 - (a) het type gegevens, zoals beschreven in de punten 2 en 3 van de bijlage, dat wordt geactualiseerd;
 - (b) de locatie van de toestand waarop de actualisering betrekking heeft;
 - (c) het type actualisering (wijziging, toevoeging of schrapping);
 - (d) de beschrijving van de actualisering, met inbegrip van de periode waarin het voorval en de opgelegde voorwaarde(n) zich hebben voorgedaan, bijvoorbeeld voor bepaalde voertuigtypen waarop de actualisering betrekking heeft;
 - (e) de datum waarop de gegevens zijn geactualiseerd;
 - (f) de datum en het tijdstip waarop de verandering in een bepaalde toestand heeft plaatsgevonden of zal plaatsvinden;
 - (g) de kwaliteit van de actualisering van de gegevens zoals omschreven in de kwaliteitseisen die de lidstaten in overleg met de relevante belanghebbenden vaststellen.

De locatie van de toestand waarop de actualisering betrekking heeft, wordt bepaald met een gestandaardiseerde of andere algemeen gebruikte en aanvaarde dynamische plaatsbepalingsmethode waarmee die locatie ondubbelzinnig kan worden gedecodeerd en geïnterpreteerd.

2. De relevante gegevenshouders zorgen ervoor dat de gegevens over verkeersregelingen en -beperkingen worden geactualiseerd binnen een tijdsbestek dat een betrouwbaar en effectief gebruik van de gegevens in realtimeverkeersinformatiediensten mogelijk maakt en verstrekken die actualiseringen vooraf aan de gebruikers, voor zover die bekend zijn en voor zover haalbaar.
3. De relevante gegevenshouders corrigeren tijdig de onjuistheden die zij hebben vastgesteld in de gegevens of die gesignaleerd zijn door andere gebruikers van gegevens en eindgebruikers.
4. Wanneer producenten van digitale kaarten en dienstverleners informatie aan eindgebruikers verstrekken, zorgen zij ervoor dat relevante actualiseringen van gegevens over verkeersregelingen en -beperkingen worden verwerkt binnen een tijdsbestek dat een betrouwbaar en effectief gebruik van die gegevens in realtimeverkeersinformatiediensten mogelijk maakt.
5. Zo spoedig mogelijk nadat de status van de gegevens is gewijzigd, wordt de realtimeverkeersinformatie dienovereenkomstig gewijzigd of ingetrokken.

Artikel 10

Actualiseren van gegevens over de toestand van het netwerk

1. De actualiseringen van gegevens over de toestand van het netwerk hebben ten minste betrekking op de volgende parameters:
 - (a) het type gegevens, zoals beschreven in de punten 4 en 5 van de bijlage, dat wordt geactualiseerd en, indien nodig, een korte beschrijving daarvan;
 - (b) de locatie van het voorval of de toestand waarop de actualisering betrekking heeft;
 - (c) de periode waarin het voorval of de toestand waarop de actualisering betrekking heeft, zich heeft voorgedaan;
 - (d) de kwaliteit van de actualiseringen van de gegevens zoals omschreven in de kwaliteitseisen die de lidstaten in overleg met de relevante belanghebbenden vaststellen.

De locatie van het voorval of de toestand waarop de actualisering betrekking heeft, wordt bepaald met een gestandaardiseerde of andere algemeen gebruikte en aanvaarde dynamische plaatsbepalingsmethode waarmee die locatie ondubbelzinnig kan worden gedecodeerd en geïnterpreteerd.

2. De relevante gegevenshouders zorgen ervoor dat de gegevens over de toestand van het netwerk worden geactualiseerd binnen een tijdsbestek dat een betrouwbaar en effectief gebruik van de gegevens in realtimeverkeersinformatiediensten mogelijk maakt en verstrekken die actualiseringen vooraf aan de gebruikers, voor zover die bekend zijn en voor zover haalbaar.
3. De relevante gegevenshouders corrigeren tijdig de onjuistheden die zij hebben vastgesteld in de gegevens of die gesignaleerd zijn door andere gebruikers van gegevens en eindgebruikers.
4. Zo spoedig mogelijk nadat de status van de gegevens is gewijzigd, wordt de realtimeverkeersinformatie dienovereenkomstig gewijzigd of ingetrokken.

5. Wanneer dienstverleners informatie aan eindgebruikers verstrekken, zorgen zij ervoor dat relevante actualiseringen van gegevens over de toestand van het netwerk worden verwerkt binnen een tijdsbestek dat een betrouwbaar en effectief gebruik van die gegevens in realtimeverkeersinformatiediensten mogelijk maakt.

Artikel 11

Actualiseren van gegevens over het gebruik van het netwerk in realtime

1. De actualiseringen van gegevens over het gebruik van het netwerk in realtime hebben ten minste betrekking op de volgende parameters:
 - (a) het type gegevens, zoals beschreven in punt 6 van de bijlage, dat wordt geactualiseerd en, indien nodig, een korte beschrijving daarvan;
 - (b) de locatie van het voorval of de toestand waarop de actualisering betrekking heeft;
 - (c) de kwaliteit van de actualisering van de gegevens zoals omschreven in de kwaliteitseisen die de lidstaten in overleg met de relevante belanghebbenden vaststellen.

De locatie van het voorval of de toestand waarop de actualisering betrekking heeft, wordt bepaald met een gestandaardiseerde of andere algemeen gebruikte en aanvaarde dynamische plaatsbepalingsmethode waarmee die locatie ondubbelzinnig kan worden gedecodeerd en geïnterpreteerd.

2. Zo spoedig mogelijk nadat de status van de gegevens is gewijzigd, wordt de realtimeverkeersinformatie of worden de gerelateerde gegevens dienovereenkomstig gewijzigd of ingetrokken.
3. Wanneer dienstverleners informatie aan eindgebruikers verstrekken, zorgen zij ervoor dat actualiseringen van gegevens over het gebruik van het netwerk in realtime worden verwerkt binnen een tijdsbestek dat een betrouwbaar en effectief gebruik van die gegevens in realtimeverkeersinformatiediensten mogelijk maakt.

Artikel 12

Beoordeling van de naleving

1. De lidstaten beoordelen of de gegevenshouders en -gebruikers waarop die artikelen overeenkomstig de leden 2 en 3 van toepassing zijn, de vereisten van de artikelen 3 tot en met 11 naleven.
2. Om tot de beoordeling over te gaan, kunnen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten gegevenshouders en -gebruikersverzoeken om de volgende documenten:
 - (a) een beschrijving van de gegevens, digitale kaarten of realtimeverkeersinformatiediensten die zij verstrekken, alsook de informatie over de kwaliteit daarvan en de voorwaarden voor het hergebruik van deze gegevens;
 - (b) een op feitelijke gegevens gebaseerde verklaring van overeenstemming met de voorschriften van de artikelen 3 tot en met 11.
3. De lidstaten controleren steekproefsgewijs de juistheid van de in lid 2, punt b), vermelde verklaringen.

Artikel 13

Verslaglegging

1. Uiterlijk op 1 januari 2023 verstrekken de lidstaten de Commissie de lijst en de kaart van de wegen die deel uitmaken van het hoofdwegennet.
2. De lidstaten verstrekken de Commissie de volgende informatie als onderdeel van de voortgangsverslagen als bedoeld in artikel 17, lid 3, van Richtlijn 2010/40/EU:
 - (a) de vooruitgang die geboekt is op het gebied van de toegankelijkheid, de uitwisseling en het hergebruik van de in de bijlage vermelde types gegevens;
 - (b) de geografische reikwijdte van de via de nationale toegangspunten toegankelijke gegevens, wijzigingen van het hoofdwegennet, en de gegevensinhoud van realtimeverkeersinformatiediensten en hun kwaliteit, met inbegrip van de criteria voor het bepalen van de kwaliteit en de wijze waarop die wordt gemonitord;
 - (c) de resultaten van de beoordeling van de naleving als bedoeld in artikel 12, aan de vereisten van de artikelen 3 tot en met 11;
 - (d) indien relevant, een beschrijving van de wijzigingen van het nationale of gemeenschappelijke toegangspunt.

Artikel 14

Overgangsbepalingen

Gedurende een overgangperiode tot en met 31 december 2027, zijn de verplichtingen in verband met de in de punten 1, 3, 5 en 6 van de bijlage genoemde types gegevens niet van toepassing op wegen die niet tot de volgende categorieën behoren:

- (a) het uitgebreide trans-Europees wegennet;
- (b) andere autosnelwegen die niet tot het uitgebreide trans-Europese wegennet behoren;
- (c) hoofdwegen.

Artikel 15

Intrekking

Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/962 wordt ingetrokken met ingang van 1 januari 2025.

Artikel 16

Inwerkingtreding en toepassing

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 1 januari 2025.

Artikel 13 is evenwel van toepassing met ingang van 1 januari 2023.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 2.2.2022

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN