

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 20.3.2009
COM(2008) 886 definitief/2

CORRIGENDUM

Annule et remplace le document COM(2008) 886 final du 16.12.2008

(Ajout de l'action 1.3 - tableau section 6.1)

Concerne toutes les versions

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

Actieplan voor de invoering van intelligente vervoerssystemen in Europa

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

Actieplan voor de invoering van intelligente vervoerssystemen in Europa

1. INLEIDING

De hernieuwde Lissabonagenda inzake groei en werkgelegenheid¹ beoogt een sterkere en duurzame groei en meer en betere banen. Voorts wordt in de tussentijdse evaluatie van het Witboek van 2001² de nadruk gelegd op het belang van innovatie om in Europa een duurzame, efficiënte en concurrerende mobiliteit tot stand te brengen.

Dit betekent dat verschillende belangrijke problemen moeten worden aangepakt om ervoor te zorgen dat het Europese vervoerssysteem maximaal tegemoet komt aan de mobiliteitsbehoeften van de Europese economie en samenleving:

- Naar schatting 10% van het wegennet kampt met congestie, de kosten daarvan bedragen jaarlijks tussen 0,9% en 1,5% van het EU-bbp³.
- Het wegverkeer is verantwoordelijk voor 72% van de door vervoer veroorzaakte CO₂-uitstoot, die tussen 1990 en 2005 met 32% is toegenomen⁴.
- Hoewel het aantal verkeersdoden in de EU blijft dalen (-24% ten opzichte van 2000 in de EU27), ligt het aantal doden (42 953 in 2006) nog steeds 6 000 boven de beoogde reductie met 50% in de periode 2001-2010⁵.

Gelet op de groeiprognoses voor het goederen- en personenvervoer met respectievelijk 50% en 35% tussen 2000 en 2020 worden deze uitdagingen nog groter⁶.

In het licht van deze problemen zijn de belangrijkste doelstellingen:

- schoner vervoer,
- efficiënter vervoer, met inbegrip van een betere energie-efficiëntie⁷,
- veiliger vervoer.

Het is echter duidelijk dat de klassieke oplossingen, zoals de aanleg van nieuwe infrastructuur, niet zullen volstaan gelet op de termijn en de omvang van deze

¹ COM(2005) 24.

² COM(2006) 314.

³ CEMT/ITF(2007): Congestion, a Global Challenge: The Extent of and Outlook for Congestion in Inland, Maritime and Air Transport.

⁴ DG TREN(2008): Energy and Transport in Figures 2007/08.

⁵ Zie voetnoot 4.

⁶ Zie voetnoot 2.

⁷ COM(2006) 545.

uitdagingen. Er is duidelijk behoefte aan innoverende oplossingen indien we snel een antwoord wensen te vinden op deze dringende problemen. Het is de hoogste tijd dat intelligente vervoerssystemen worden ingeschakeld om tot tastbare resultaten te komen.

2. INTELLIGENTE VERVOERSYSTEMEN (INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS, ITS)

“Intelligente vervoerssystemen” (ITS) staat voor de toepassing van informatie- en communicatietechnologieën (ICT) op het vervoer. ICT-toepassingen worden ontwikkeld voor verschillende vervoerswijzen en de interacties daartussen (zoals intermodale knooppunten).

In de luchtvaart vormt SESAR⁸ het kader voor de invoering van een nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingsystemen. In de binnenvaart wordt gewerkt aan de invoering van River information services (RIS) voor het beheer van de binnenvaart en het goederenvervoer. De spoorwegen werken aan de geleidelijke invoering van het European Rail Traffic Management System (ERTMS – Europees systeem voor het beheer van het spoorwegverkeer) en telematicatoepassingen voor het goederenvervoer (TAF-TSI). In de scheepvaart zijn er het SafeSeaNet en monitoring- en informatiesystemen voor de zeescheepvaart (VTMIS) en worden een automatisch identificatiesysteem (AIS) en een systeem voor de identificatie en volgen over lange afstanden (long-range identification and tracking (LRIT) ontwikkeld. Voorbeelden van ITS-toepassingen in het wegvervoer zijn verkeersbeheer en controlesystemen in steden en op snelwegen, elektronische tolheffing en routenavigatiesystemen. Tot dusver is er nog geen coherent Europees kader voor de interactie tussen het wegvervoer en de andere vervoerswijzen.

3. TOEPASSINGSGEBIED

Doel van dit actieplan is de invoering van intelligente vervoerssystemen (ITS) in het wegvervoer te versnellen en te coördineren en interfaces met andere vervoerswijzen tot stand te brengen.

In het actieplan worden zes prioriteiten naar voren geschoven. Voor elk actieterrein worden een aantal concrete acties opgesomd en is een duidelijke termijn vastgesteld. De lidstaten en de andere actoren zullen inspanningen moeten leveren om een kader te ontwikkelen en procedures en specificaties vast te stellen om die prioriteiten te verwezenlijken.

Ten slotte zal het actieplan helpen om de beschikbare middelen en instrumenten te bundelen en een grote toegevoegde waarde te creëren voor de EU.

4. WAAROM EEN EUROPESE AANPAK OP HET GEBIED VAN ITS?

ITS-toepassingen dragen duidelijk bij tot een efficiënter, duurzamer en veiliger vervoer en tot de EU-doelstellingen inzake interne markt en concurrentie.

⁸ SESAR: Single European Sky Air Traffic Management Research.

In Europa worden sinds de jaren 1980 activiteiten op dit gebied ontwikkeld. Traditioneel waren die, zij het op een niet-gecoördineerde en gefragmenteerde manier, toegespitst op specifieke domeinen zoals schoon en energie-efficiënt vervoer, congestie, verkeersbeheer, verkeersveiligheid, de veiligheid van het commercieel vervoer of stedelijke mobiliteit.

Ondanks deze ontwikkelingen en om te voorkomen dat een lappendeken van ITS-toepassingen en –diensten ontstaat, moet een aantal aspecten vanuit Europees perspectief worden benaderd: geografische continuïteit, interoperabele diensten en systemen en standaardisering. Dit moet bijdragen tot pan-Europese toepassingen, veilige, precieze en betrouwbare real-timegegevens en een goede dekking van alle vervoerswijzen.

4.1. Groener vervoer

ITS-toepassingen zijn essentieel om groener vervoer te bewerkstelligen⁹.

De vervoersvraag op bepaalde wegen kan worden beïnvloed door de invoering van gedifferentieerde voertuigheffingen die door middel van elektronische tolsystemen worden geïnd.

Ook ITS-toepassingen voor routeplanning, dynamische navigatie aan boord en ter ondersteuning van ecorijden dragen bij tot minder congestie, een groenere mobiliteit en een lager het energieverbruik.

De “groene vervoerscorridors”¹⁰ zijn een EU-initiatief om een geïntegreerd goederenvervoer te ontwikkelen, waarbij de vervoerswijzen elkaar aanvullen om een milieuvriendelijk alternatief te bieden voor langeafstandsvervoer tussen logistieke terminals. Om deze doelstelling te bereiken, moet gebruik worden gemaakt van geavanceerde ITS-technologie.

4.2. Verbetering van de kostenefficiëntie

De productie en distributie van goederen berust op een geoliede en kostenefficiënte logistieke vervoersketen binnen en buiten de EU, met name wanneer just-in-time moet worden geleverd. ITS-tools zijn essentieel voor het beheer van dergelijke logistieke ketens, met name voor de organisatie van een papierloze informatiestroom om fysieke goederenstromen te beheren.

Verkeers- en reisinformatiesystemen in real-time (RTTI) worden tegenwoordig zowel vanuit private als publieke hoek als mobiliteitsondersteunend instrument aangeboden, vaak gecombineerd met satellietnavigatie.

In verschillende delen van Europa wordt voor een doelmatig interstedelijk en stedelijk verkeersbeheer, waarbij overstaps op belangrijke knooppunten en transferia worden aangemoedigd, nu reeds een beroep gedaan op ITS.

⁹ COM(2008) 433 — Mededeling inzake groener vervoer.

¹⁰ COM(2007) 607.

Op langere termijn bieden coöperatieve systemen op basis van voertuig-tot-voertuig (V2V), voertuig-tot-infrastructuur (V2I) en infrastructuur-tot-infrastructuur (I2I)-communicatie en informatie-uitwisseling en, in een aantal gevallen, GNSS¹¹ -plaats- en tijdsbepaling, interessante perspectieven.

4.3. Verbetering van de veiligheid

Onderzoek en introductieprojecten hebben aangetoond dat de verkeersveiligheid sterk kan worden verbeterd door een aantal hulpsystemen voor bestuurders, zoals de elektronische stabiliteitscontrole (ESC), een adaptieve cruisecontrole (ACC), laterale ondersteuning (waarschuwing bij onbedoelde verandering van rijstrook en hulp bij het veranderen van rijstrook), systemen die waarschuwen voor botsingen en een noodremming kunnen uitvoeren en toepassingen zoals e-Call (noodoproep), systemen die waarschuwen bij slaperigheid, snelheidsalarm en alcoholsloten. Dankzij een grootschalige invoering van ESC en e-Call¹² zouden in de EU jaarlijks tot 6 500 levens kunnen worden gered.

De nieuwste actieve veiligheidssystemen en geavanceerde hulpsystemen voor de bestuurder, die hun deugdelijkheid hebben bewezen voor de veiligheid van zowel de inzittenden van het voertuig als andere weggebruikers (waaronder zwakke weggebruikers) moeten beter worden benut. De Europese verklaring inzake beginselen voor mens/machine-interfaces (MMI)¹³ moet worden uitgebreid met het oog op de verspreiding van nomadische systemen.

Navigatie en tracking- en tracingsystemen kunnen helpen om voertuigen en goederen van op afstand te volgen, bijvoorbeeld voor vervoer van gevaarlijke stoffen of levende dieren. Deze systemen kunnen vrachtwagenbestuurders naar veilige parkeerterreinen leiden, helpen om de verordeningen inzake de rij- en rusttijden na te leven en moeten de nieuwe generatie digitale tachografen ondersteunen.

4.4. De toegevoegde waarde van de EU voor de ontwikkeling van ITS

De mogelijkheden van ITS kunnen slechts optimaal worden benut wanneer de beperkte en versnipperde invoering die we vandaag kennen, wordt bijgestuurd naar een gecoördineerde invoering op Europese schaal. Een aantal bestaande belemmeringen voor de invoering van ITS moeten hiertoe worden weggewerkt. De EU kan een belangrijke rol spelen door goede randvoorwaarden te creëren voor een snellere en gecoördineerde invoering van ITS: beleidsprioriteiten bepalen, generische ITS-componenten die worden gedeeld en hergebruikt selecteren en afspraken maken over een duidelijke timing.

Gemeenschappelijke Europese maatregelen kunnen rechtstreeks bijdragen tot:

- het vinden van een antwoord op de complexiteit van de invoering van ITS, gelet op het grote aantal betrokken actoren en de behoefte aan synchronisatie op zowel geografisch gebied als tussen de verschillende partijen;

¹¹ Global Navigation Satellite System (wereldwijd satellietnavigatiesysteem).

¹² COM(2007) 541.

¹³ C(2008) 1742.

- het faciliteren van de marktintrductie van geavanceerde mobiliteitsdiensten voor de burgers, waarbij openbaarvervoeralternatieven voor de auto worden gepromoot;
- ruimte creëren voor schaalvoordelen voor een kostenefficiëntere, snellere en minder risicovolle invoering van ITS;
- een versnelde invoering van ITS in het wegvervoer, waarbij de continuïteit van de diensten in de Gemeenschap wordt gewaarborgd;
- een versterking van de leidende positie van de Europese ITS-industrie op de wereldmarkten door het aanbod van innoverende producten en diensten aan voertuigproducten, vervoersbedrijven, logistieke bedrijven en gebruikers te stimuleren.

De EU beschikt over verschillende instrumenten om deze doelstellingen te bereiken: financiële steun, normalisering, wetgevende en niet-wetgevende maatregelen.

5. RAADPLEGINGEN

Dit actieplan is samengesteld op basis van de resultaten van een brede raadpleging van de betrokken actoren. Om de input te verzamelen is een vierledige aanpak gehanteerd: i) interviews met vooraanstaande actoren uit de private en publieke sector, ii) workshops, iii) een enquête via het internet en iv) gericht overleg met bestaande fora in de sector.

Tijdens de interviews kwamen enkele belangrijke behoeften aan de oppervlakte. De invoering van ITS moet door het beleid worden aangestuurd en de verantwoordelijkheden, waaronder de rol voor publiek-private samenwerking, moeten duidelijk worden afgebakend. Voor de coördinatie tussen de actoren moet een horizontaal platform op hoog niveau worden ingesteld. De meeste geraadpleegde actoren zijn van oordeel dat de EU zich actiever moet inzetten voor een algemene invoering van ITS.

Verkeersbeheer, congestiemilderende maatregelen op goederencorridors en in steden, bevorderen van comodaliteit, veiligheidssystemen in het voertuig, verkeers- en reisinformatie in real-time en een open voertuigplatform waarin toepassingen kunnen worden geïntegreerd, werden als grootste prioriteiten genoemd.

6. PRIORITAIRE GEBIEDEN VOOR ACTIES EN DAARMEE VERBONDEN MAATREGELLEN

De zes voorgestelde prioritaire domeinen zijn vastgesteld op basis van input van publieke en private actoren. Verondersteld wordt dat de in te voeren ITS-toepassingen op korte tot middellange termijn rijp en voldoende interoperabel zullen zijn en in Europa een katalysatoreffect op gang kunnen brengen.

Het actieplan bouwt voort op een aantal lopende initiatieven van de Europese Commissie, zoals het Actieplan inzake goederenlogistiek¹⁴, het actieplan inzake stedelijke mobiliteit¹⁵, de ontwikkeling van Galileo¹⁶, het pakket groener vervoer¹⁷, het i2010-initiatief inzake "de intelligente auto"¹⁸, eSafety¹⁹, het 7^e kaderprogramma voor onderzoek en ontwikkeling²⁰, e-Call²¹, de Europese technologieplatformen²² en de strategische onderzoeksagenda's, CARS 21²³.

De hier beschreven activiteiten vormen geen herhaling van of overlapping met bestaande werkzaamheden, maar veeleer een aanvulling daarop, waarbij maximaal wordt gestreefd naar synergiën en op een gecoördineerde manier aandacht wordt besteed aan actuele prioriteiten.

6.1. Actiepunt 1: optimaal gebruik van weg-, verkeers- en trajectgegevens

Veel toonaangevende ITS-toepassingen moeten over accurate gegevens beschikken over de kenmerken van het wegennet en de plaatselijke verkeerssituatie (bijvoorbeeld snelheidsbeperkingen en eenrichtingsverkeer). Terwijl de meeste van die gegevens in het verleden door de overheid werden geleverd, wordt steeds meer een beroep gedaan op commerciële bronnen. Informatie die belangrijk is voor de verkeersveiligheid moet worden gevalideerd en op rechtvaardige en billijke basis ter beschikking van alle spelers worden gesteld met het oog op een veilig en gestructureerd verkeersbeheer. Dit geldt in het bijzonder voor digitale kaarten, met inbegrip van de inherente processen voor de verzameling, validering en bijwerking van de gegevens.

Dit geldt ook voor het verstrekken van (real-time) verkeers- en reisinformatie. Specifieke aspecten zijn bijvoorbeeld "universele verkeersboodschappen", publieke informatie die gratis aan alle weggebruikers wordt meegedeeld, de samenhang tussen de informatie uit verschillende bronnen en de verplichting te voldoen aan de voorschriften in verband met het netwerkbeheer.

De volgende acties worden voorgesteld:

	Actie	Streefdatum
1.1	Vaststelling van procedures voor het aanbieden van verkeers- en reisinformatie in real-time op EU-schaal , rekening houdend met de volgende aspecten:	2010

¹⁴ COM(2007) 607.

¹⁵ Wordt in december 2008 vastgesteld.

¹⁶ http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo

¹⁷ COM(2008) 433.

¹⁸ COM(2007) 541.

¹⁹ www.esafetysupport.org

²⁰ <http://cordis.europa.eu/fp7>

²¹ www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox

²² <http://cordis.europa.eu/technology-platforms>

²³ COM(2007) 22.

	<ul style="list-style-type: none"> – het aanbod van verkeersinformatiediensten door de particuliere sector – het aanbieden van gegevens inzake geldende verkeersregels door de overheid – gewaarborgde toegang voor overheden tot door particuliere bedrijven verzamelde veiligheidsinformatie – gewaarborgde toegang voor private ondernemingen tot relevante publieke gegevens 	
1.2	Optimaliseren van de verzameling en verspreiding van gegevens over het wegennet en verkeerscirculatieplannen, geldende verkeersregels en aanbevolen routes (in het bijzonder voor zware vrachtwagens).	2012
1.3	Vaststelling van procedures om de beschikbaarheid van publieke gegevens voor digitale kaarten en de tijdige actualisering daarvan te waarborgen door samenwerking tussen de bevoegde publieke instanties en aanbieders van digitale kaarten, rekening houdend met de resultaten en aanbevelingen van de eSafety Digital Maps Working Group.	2011
1.4	Vaststelling van specificaties inzake gegevens en procedures voor de gratis verspreiding van minimale universele verkeersinformatie (met inbegrip van de vaststelling van een aantal standaardboodschappen).	2012
1.5	De ontwikkeling van nationale multimodale deur-tot-deurreisplanners aanmoedigen, rekening houdend met beschikbare openbaar-vervoeralternatieven en de onderlinge koppeling van die planners op Europese schaal.	Van 2009 tot 2012

6.2. Actiepunt 2: continuïteit van de ITS-toepassingen voor verkeers- en goederenbeheer op de Europese vervoerscorridors en in stedelijke agglomeraties

Om het hoofd te bieden aan de toename van het verkeer, met name op de belangrijkste Europese vervoerscorridors, en in de steden en in het licht van het streven naar meer duurzaamheid en een betere energie-efficiëntie is er behoefte aan innoverende vervoersoplossingen en verkeersbeheer. Een naadloos en dynamisch verkeers- en vervoersbeheer biedt een meerwaarde voor goederenvervoer over lange afstand en in steden en zorgt tegelijk voor een betere comoditeit.

ITS-technologieën zijn essentieel voor de invoering van e-Freight²⁴, waarbij beveiligde informatie over de locatie en de staat van de vervoerde goederen (met name gevaarlijke stoffen en levende dieren) tijdens het vervoer online kan worden geraadpleegd. Dankzij innoverende technologieën zoals radiofrequentie-identificatie (RFID)²⁵ en voortbouwend op de toepassingen van het EGNOS/Galileo-plaatsbepalingssysteem, kunnen in dit concept ook andere activiteiten in het kader van de bevoorradingsketen worden geïntegreerd, zoals de uitwisseling van inhoudelijke gegevens met het oog op regulering of voor commerciële doeleinden. Hieruit kan op termijn het concept "intelligente cargo" ontstaan waarbij goederen over intelligentie inzake inhoud, omgeving en locatie beschikken en gekoppeld zijn aan talrijke informatiediensten.

Voertuigheffingen voor bepaalde routes of zones worden steeds meer gebaseerd op diverse parameters zoals de omvang van het voertuig, de emissies, de afgelegde afstand of het tijdstip. ITS-toepassingen op basis van plaatsbepaling via satelliet en mobiele communicatie bieden nieuwe mogelijkheden voor de instelling van infrastructuurheffingen en toegangsregimes.

De volgende acties worden voorgesteld:

	Actie	Streefdatum
2.1	Vaststelling van gemeenschappelijke procedures en specificaties om de continuïteit van de ITS-diensten voor passagiers en goederen te waarborgen op goederencorridors en in stedelijke gebieden en netwerken. Hierbij moet aandacht worden besteed aan benchmarking en standaardisering van deur-tot-deurinformatiestromen, interfaces, verkeersbeheer- en planning, en met name planning van evenementen en incidenten.	2011
2.2	Vaststelling van ITS-diensten ter ondersteuning van het goederenvervoer (e-Freight) en de ontwikkeling van passende maatregelen om de concepten in concrete realisaties te vertalen. Hierbij wordt bijzondere aandacht besteed aan geavanceerde tracking- en tracingtechnologieën voor goederen, zoals RFID en toepassingen op basis van het EGNOS/Galileo-plaatsbepalingssysteem.	2010
2.3	Steun voor een verdere ontwikkeling van een geactualiseerde multimodale Europese ITS-kaderarchitectuur en vaststelling van een ITS-kaderarchitectuur voor stedelijke mobiliteit , met inbegrip van een geïntegreerde benadering inzake routeplanning, vervoersvraag, verkeersbeheer, incidentmanagement,	2010

²⁴ COM(2007) 607: Mededeling van de Commissie - Actieplan inzake goederenlogistiek.

²⁵ COM(2007) 96.

	rekeningrijden en het gebruik van parkings en openbaar vervoer.	
2.4	Zorgen voor interoperabiliteit van de elektronische tolsystemen ²⁶ .	2012/2014

6.3. Actiepunt 3: verkeersveiligheid en beveiliging van vervoerssystemen

Veiligheidstoepassingen op basis van ITS hebben hun doeltreffendheid bewezen, maar de baten voor de hele maatschappij zijn afhankelijk van de schaal waarop ze worden ingevoerd. Er moet onder meer bijzondere aandacht worden besteed aan de ontwikkeling van een veilige mens/machine-interface (MMI) (voortbouwend op de werkzaamheden die zijn uitgevoerd in het kader van de "Europese verklaring inzake beginselen"), de integratie van nomadische instrumenten²⁷ en de veiligheid van zwakke weggebruikers (zoals bejaarden). Inspanningen ter bevordering van beste praktijken zijn derhalve cruciaal om deze aspecten aan te pakken.

Vervoerssystemen maken soms het voorwerp uit van een veiligheidsdreiging. Er moet aandacht worden besteed aan de beveiliging van vervoer, met name de bescherming van passagiers en werknemers en de beveiliging van vervoersinfrastructuur en -installaties zonder de goede werking van het vervoerssysteem aan te tasten.

De volgende acties worden voorgesteld:

	Actie	Streefdatum
3.1	De invoering van geavanceerde bestuurdershulpsystemen en veiligheids- en beveiligingsgerelateerde ITS-systemen, met inbegrip van de installatie daarvan in nieuwe voertuigen (door typekeuring) en eventueel ook de installatie in bestaande voertuigen.	Van 2009 tot 2014
3.2	Het platform voor de geharmoniseerde invoering van een pan-Europese e-Call ²⁸ ondersteunen, met inbegrip van bewustmakingscampagnes, de aanpassing van de infrastructuur om noodhulp in te roepen en een onderzoek naar de behoefte aan regulering.	2009

²⁶ Richtlijn 2004/52/EG.

²⁷ Nomadische systemen zijn communicatie- en informatiesystemen die de bestuurder zelf in de auto kan plaatsen en gebruiken tijdens het rijden: mobiele telefoons, navigatiesysteem, pocket-pc, enz.

²⁸ COM(2005) 431, COM(2003) 542.

3.3	Ontwikkeling van een regelgevingskader inzake een veilige mens/machine-interface in het voertuig en de integratie van nomadische apparaten, voortbouwend op de Europese verklaring inzake beginselen ²⁹ voor veilige en efficiënte informatie- en communicatiesystemen aan boord van voertuigen.	2010
3.4	Ontwikkelen van passende maatregelen, waaronder richtsnoeren met beste praktijken, over de effecten van ITS-toepassingen en –diensten op de veiligheid en het comfort van zwakke weggebruikers .	2014
3.5	Ontwikkelen van passende maatregelen, waaronder richtsnoeren met beste praktijken, inzake veilige parkeerterreinen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen en een via telematica gestuurd reserveringssysteem voor parkeerplaatsen.	2010

6.4. Actiepunt 4: integratie van het voertuig in de vervoersinfrastructuur

Het gebruik van ITS-componenten of -systemen wordt vermeld in verschillende bestaande of geplande wetgevingsteksten en vrijwillige overeenkomsten die van toepassing zijn op bedrijfsvoertuigen en personenwagens. Voorbeelden zijn de bepalingen inzake het vervoer van gevaarlijke goederen en levende dieren, de digitale tachograaf³⁰, elektronische tolheffing en e-Call. Tot dusver zijn de meeste van die overeenkomsten los van elkaar tot stand gekomen en waren er weinig synergieën, zelfs niet wanneer de behoeften dezelfde zijn.

Een stroomlijning en integratie van deze toepassingen binnen een coherente en open systeemarchitectuur kan zorgen voor meer efficiëntie en nieuwe mogelijkheden, voor een reductie van de kosten en voor meer uitbreidingsmogelijkheden, waarbij later nieuwe of aangepaste toepassingen via "plug and play" kunnen worden geïntegreerd, bijvoorbeeld nomadische apparaten en toepassingen die gebruik maken van GNSS-diensten voor plaats- en tijdsbepaling. De open systeemarchitectuur moet worden ingebed in een open voertuigplatform dat de interoperabiliteit/interactie met infrastructuursystemen en -installaties waarborgt. Dankzij deze modulaire aanpak kunnen later extra functies worden geïntegreerd inzake veiligheid aan boord van het voertuig, een veilige MMI, persoonlijke veiligheid, logistieke ondersteuning en toegang tot multimodale informatie en eventueel elektronische voertuigidentificatie.

Dit platform moet eerst in bedrijfsvoertuigen worden ingevoerd. Positieve feedback over deze toepassingen kan de invoering van geïntegreerde ITS-toepassingen in

²⁹ C(2006) 7125.

³⁰ Verordening (EG) nr. 2135/98.

personenwagens versnellen en een stimulans vormen voor een Europese markt voor nieuwe en achteraf toegevoegde producten en diensten.

De ontwikkeling van coöperatieve systemen, op basis van informatie-uitwisseling en communicatie tussen voertuigen en met de weginfrastructuur gaat gestaag verder en moet verder worden aangemoedigd.

De volgende acties worden voorgesteld:

	Actie	Streefdatum
4.1	Vaststelling van een open platformarchitectuur voor ITS-toepassingen en -diensten aan boord van het voertuig , met inbegrip van standaardinterfaces. De resultaten van deze actie worden daarna voorgelegd aan de betrokken normalisatie-instellingen.	2011
4.2	Ontwikkeling en evaluatie van coöperatieve systemen met het oog op de vaststelling van een geharmoniseerde aanpak; onderzoek naar invoeringsstrategieën, waaronder investeringen in intelligente infrastructuur.	2010-2013
4.3	Vaststelling van specificaties voor infrastructuur-tot-infrastructuur (I2I), voertuig-tot-infrastructuur (V2I) en voertuig-tot-voertuig (V2V)-communicatie in coöperatieve systemen.	2010 (I2I) 2011 (V2I) 2013 (V2V)
4.4	Vaststelling van een mandaat voor de Europese normalisatie-instellingen om geharmoniseerde normen voor de invoering van ITS te ontwikkelen, met name voor coöperatieve systemen.	2009-2014

6.5. Actiepunt 5: bescherming en beveiliging van gegevens en aansprakelijkheidsaspecten

Met betrekking tot de verwerking van gegevens (met name persoonlijke en financiële gegevens) in ITS-toepassingen moeten een aantal aspecten worden uitgeklaard aangezien de bescherming van persoonsgegevens hier in het geding is. Tegelijk moeten de integriteit, de betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van de gegevens voor alle partijen, in het bijzonder de burger, worden gewaarborgd. Ten slotte leidt het gebruik van ITS-toepassingen tot nieuwe eisen inzake aansprakelijkheid. Deze aspecten kunnen een grootschalige marktintroductie van een aantal ITS-diensten in de weg staan wanneer blijkt dat de burgerrechten onvoldoende worden beschermd.

De volgende acties worden voorgesteld:

	Actie	Streef-
--	--------------	----------------

		datum
5.1	De aspecten inzake beveiliging en bescherming van persoonsgegevens bij de verwerking van gegevens in ITS-toepassingen en –diensten onderzoeken en maatregelen voorstellen die verenigbaar zijn met de communautaire wetgeving.	2011
5.2	Een oplossing zoeken voor de aansprakelijkheidskwesties met betrekking tot het gebruik van ITS-toepassingen en in het bijzonder veiligheidssystemen aan boord van het voertuig.	2011

6.6. Actiepunt 6: Europese samenwerking en coördinatie inzake ITS

Een gecoördineerde invoering van ITS in de EU vergt een intensieve en reële samenwerking tussen alle op Europees niveau betrokken partijen en leidt in het ideale geval tot een toenadering van de invoeringseisen, een beter gesynchroniseerde invoering en het vermijden van nationale of aan eigendomsrechten gebonden oplossingen, die een belemmering vormen voor de Europese integratie.

De beste beschikbare kennis inzake de kosten en baten van ITS-projecten gedurende de volledige levenscyclus en feedback van nuttige ervaringen moeten worden verspreid om de investeringsbeslissingen van overheden in Europa te ondersteunen. Om ervoor te zorgen dat ITS-toepassingen in de hele Unie worden ingevoerd, moeten overeenkomsten worden gesloten over gemeenschappelijke beoordelingsmethodes en uniforme beleidsondersteunende instrumenten.

Een dergelijke gecoördineerde invoering van ITS in heel Europa vergt een grotere betrokkenheid van steden en regionale overheden, met name op het niveau van steden en stedelijke netwerken. Om gemakkelijker een consensus te bereiken en de besluitvormingsprocessen te ondersteunen moeten richtsnoeren en technische ondersteuning worden geboden.

Ten slotte vergt de uitvoering van dit actieplan een passende beheersstructuur. De lidstaten dienen te streven naar overeenstemming over een gemeenschappelijke ITS-agenda en over methodes om de plannen te vertalen in een gecoördineerde tenuitvoerlegging, bijvoorbeeld door gezamenlijke investeringen of harmoniseringsmaatregelen.

De volgende acties worden voorgesteld:

	Actie	Streefdatum
6.1	Voorstel voor een wetgevingskader inzake de Europese coördinatie van de invoering van ITS-toepassingen in de hele Unie.	2008
6.2	Ontwikkelen van beleidsondersteunende instrumenten voor investeringsbeslissingen inzake ITS-toepassingen en –diensten. Dit moet een gekwantificeerde evaluatie omvatten van de economische, sociale, financiële en operationele gevolgen en tevens betrekking hebben op aspecten zoals draagvlak, levenscycluskosten/baten alsmede de vaststelling en evaluatie van beste praktijken voor de invoering en aanschaf van apparatuur.	2011
6.3	Ontwikkelen van richtsnoeren voor publieke financiering van ITS-apparatuur en -diensten door zowel de EU (bv. TEN-V en structuurfondsen) en nationale bronnen, op basis van de beoordeling van hun economische, sociale en operationele meerwaarde.	2010
6.4	Tot stand brengen van een specifiek ITS-samenwerkingsverband tussen de lidstaten en regionale/lokale overheden voor de promotie van ITS-initiatieven op het gebied van stedelijke mobiliteit .	2010

7. VOORUITBLIK

Doel van dit actieplan is een samenhangende en snellere invoering van ITS in Europa overeenkomstig de beleidsdoelstellingen. De hierboven geschetste prioritaire acties en maatregelen werden in het licht van die doelstelling gekozen. Dit actieplan vormt een aanvulling op en is geïntegreerd in de diverse activiteiten die in het verleden op EU- en nationaal niveau zijn ondersteund en biedt een meerwaarde voor de lopende werkzaamheden en de succesvolle invoering van nieuwe diensten en toepassingen. Deze mix zal een optimaal kader creëren voor een significante bijdrage van ITS om tot een duurzamer mobiliteit in Europa te komen.

Hoewel het plan aansluit bij de doelstellingen op korte termijn om de invoering van ITS in de EU te bevorderen, is het tevens de bedoeling een langetermijnvisie te ontwikkelen waarbij de rol van ITS in de Europese vervoerssystemen van de toekomst duidelijk wordt omschreven.

De Europese Commissie zal in 2012 verslag uitbrengen over de voortgang bij de tenuitvoerlegging van dit actieplan. In dat verslag worden de prioritaire acties geëvalueerd en kunnen daar nieuwe acties aan worden toegevoegd of kan de werkingssfeer worden aangepast.

Deze mededeling gaat vergezeld van een voorstel voor een richtlijn betreffende een kader voor de gecoördineerde invoering van ITS.