

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van het kader voor het toepassen van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen

(COM(2008) 887 definitief — 2008/0263 (COD))

(2009/C 277/17)

Rapporteur: **de heer ZBOŘIL**

De Raad heeft op 29 januari 2009 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 295 van het EG-Verdrag te raadplegen over het

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van het kader voor het toepassen van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen

COM(2008) 887 final – 2008/0163 (COD).

De gespecialiseerde afdeling Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 15 april 2009 goedgekeurd. Rapporteur was de heer ZBOŘIL.

Het Comité heeft tijdens zijn op 13 en 14 mei 2009 gehouden 453^e zitting (vergadering van 13 mei 2009) het volgende advies uitgebracht, dat met 183 stemmen vóór en 3 stemmen tegen, bij 6 onthoudingen, is goedgekeurd.

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het EESC is ingenomen met het initiatief van de Commissie en acht het noodzakelijk dat een betrouwbaar, functioneel, efficiënt en veilig vervoerssysteem voor het wegverkeer wordt gewaarborgd (met inbegrip van de dienstverlening op dit gebied).

1.2. Met het oog op de verwezenlijking van het actieplan voor intelligente vervoerssystemen (hierna: ITS, naar *Intelligent Transport Systems*) stemt het EESC in met de goedkeuring van de voorgestelde richtlijn, die het voor de coördinatie van ITS vereiste rechtskader biedt, met behoud van de nodige flexibiliteit om de beginselen van evenredigheid en subsidiariteit te kunnen eerbiedigen.

1.3. Om de berijdbaarheid van het wegennet en de doorstroming van het verkeer te garanderen is het zaak dat permanent en onophoudelijk wordt beschikt over actuele verkeersinformatie en gegevens over gebeurtenissen en voorvallen die het doorgaand verkeer op het wegennet op bepaalde plaatsen of wegedeelten geheel of gedeeltelijk belemmeren. ITS moeten in *real time* informatie kunnen verstrekken; deze informatie moet nauwkeurig, betrouwbaar en uniform zijn, en de gebruikers moeten over keuzevrijheid beschikken.

1.4. Het EESC acht het zaak dat een gezamenlijke standaardstructuur in het leven wordt geroepen voor voorvallen en gebeurtenissen die van invloed zijn op de berijdbaarheid van het wegennet en de veiligheid of doorstroming van het verkeer (zoals het Alert-C systeem). Verder moet een gezamenlijk XML-gegevensformaat worden vastgesteld voor de uitwisseling van verkeersgegevens en verkeersinformatie. Ook moeten regels worden vastgesteld voor een uniform geografisch referentienetwerk voor het wegennet, om een uniforme digitale geografische plaatsbepaling van voorvallen en gebeurtenissen mogelijk te maken, naast regels die betrekking hebben op informatie over het wegennet, diens onderdelen en bijbehorende infrastructuur.

1.5. De gegevens zouden via het systeem moeten worden geanalyseerd en onder de beoogde eindgebruikers moeten worden verspreid, zonder de automobilisten buitensporig te belasten.

Integendeel: zij zouden het comfort en de verkeersveiligheid juist moeten vergroten.

1.6. Het EESC beveelt aan dat snel een ITS-architectuur wordt ontwikkeld op nationaal niveau, en dat hierin concreet gedefinieerde functies worden verwerkt. Verder zouden basisnormen moeten worden opgesteld voor de uitrusting van TEN-T-assen met telematicasystemen voor de waarborging van de vereiste concrete functies.

1.7. Het EESC benadrukt dat voor de totstandkoming van deze infrastructuur moet kunnen worden gerekend op een adequate financiering, zowel van de Gemeenschap als van de lidstaten en de particuliere sector. De exploitatiekosten zouden moeten worden gefinancierd met middelen die momenteel worden verkregen uit belastinginkomsten of tolheffing. Verder zouden gedetailleerde voorschriften moeten worden uitgewerkt voor de centrale nationale diensten die worden belast met het verzamelen, verwerken, meedelen, publiceren, verspreiden en grensoverschrijdend uitwisselen van verkeersgegevens en verkeersinformatie.

1.8. ITS zijn gebaseerd op het toenemende gebruik van een enorm datavolume. Voor de toepassing van ITS is het dan ook zaak dat een langetermijnvisie wordt uitgestippeld, die niet alleen rekening houdt met bestaande toepassingen, maar ook met de toekomstige ontwikkeling van het systeem en de rol en verantwoordelijkheid van de verschillende actoren. De aldus opgebouwde intelligente vervoerssystemen moeten de bescherming van persoonsgegevens dan ook respecteren. Zowel de richtlijn als het actieplan moeten bepalingen bevatten om gegevensmisbruik met behulp van technische, technologische, organisatorische en juridische middelen tegen te gaan, overeenkomstig het rechtskader van de EU en de lidstaten ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Advies 4/2004 over de verwerking van persoonsgegevens met videobewaking, WP 89, 11.2.2004. Verklaring van de Groep artikel 29 over de handhaving, WP 101, 25.11.2004. http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/workinggroup/wpdocs/2004_nl.htm.

1.9. Het EESC beveelt aan om het actieplan aan te vullen met adequate instrumenten voor de bevordering van moderne informatietechnologieën in het vervoer, bijvoorbeeld door wedstrijden uit te schrijven voor het ontwerp van intelligente voertuigen.

2. Inleiding – Commissiedocument

2.1. Uit de tussentijdse beoordeling van het Witboek van de Europese Commissie over het vervoersbeleid is naar voren gekomen dat innovatie een grote rol gaat spelen in het duurzamer maken van het wegvervoer (d.w.z. veilig, economisch, schoon en naadloos vervoer), met name door het toepassen van informatien- en communicatietechnologie: intelligente vervoerssystemen.

2.2. De toenemende stagnatie in ons vervoerssysteem (verwacht wordt dat tegen 2020 het vrachtvervoer over de weg met 55 %, en het passagiersvervoer over de weg met 36 % zullen stijgen) en het daarmee gepaard gaande energieverbruik en de negatieve gevolgen voor het milieu (de uitstoot van CO₂ door vervoer zal tegen 2020 met nog eens 15 % stijgen) vereisen een innovatieve aanpak om te reageren op de toenemende behoeften van en vereisten voor vervoer en mobiliteit. Traditionele maatregelen, zoals uitbreiding van de bestaande vervoersnetwerken, zullen niet volstaan, en er moeten nieuwe oplossingen worden gevonden.

2.3. ITS-oplossingen worden veel langzamer toegepast dan verwacht, en over het algemeen ook op gefragmenteerde wijze. Dat heeft geleid tot een lappendeken van nationale, regionale en lokale oplossingen zonder duidelijke harmonisering. Bijgevolg wordt inefficiënt gebruik gemaakt van ITS, waardoor deze niet effectief kunnen bijdragen aan het bereiken van (vervoers)beleidsdoelstellingen en het aanpakken van de groeiende uitdagingen waarmee het wegvervoer te maken krijgt.

2.4. Specifieke doelstellingen zijn onder meer het verhogen van de interoperabiliteit tussen de systemen, het instaan voor naadloze toegang, het stimuleren van de continuïteit van diensten en het opzetten van een efficiënt samenwerkingsmechanisme tussen alle belanghebbenden bij ITS. Overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel wordt een (kader-)richtlijn de meest geschikte vorm geacht om de beoogde doelstelling te bereiken.

2.5. De technische details van de implementatie, d.w.z. procedures en specificaties, zullen echter worden aangenomen door de Commissie, bijgestaan door een comité van vertegenwoordigers van lidstaten. Los van de rol van dit comité zal de Commissie een Europese ITS-adviesgroep oprichten en vertegenwoordigers van betrokken ITS-belanghebbenden (ITS-dienstaanbieders, gebruikersverenigingen, vervoers- en faciliteitenexploitanten, fabrikanten, sociale partners, bestaande beroepsverenigingen enz. ...) daarvoor uitnodigen; de adviesgroep zal de Commissie adviseren over zakelijke en technische aspecten van implementatie en invoering van ITS in de EU. De adviesgroep zal input uit bestaande fora, zoals het eSafety Forum, ERTRAC enz., verzamelen en tot een geheel verwerken.

2.6. Dit voorstel is gericht op ITS-toepassingen en -diensten op het gebied van wegvervoer, met inbegrip van hun interfaces met andere vervoerswijzen. Voor het wegvervoer bestaan reeds enkele

voorzieningen, met name Richtlijn 2004/52/EG inzake elektronische tolheffingssystemen, Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer, en Richtlijn 2007/46/EG tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd. Duidelijke coherentie met het werk van de betrokken comités zal worden verzekerd.

2.7. Het voorstel zal verscheidene van de (micro-economische) doelstellingen van de Lissabonstrategie voor groei en werkgelegenheid ondersteunen. In de eerste plaats zal het bijdragen aan de doelstelling tot bevordering van de verspreiding en het effectief gebruik van ITS. Het voorstel zal voorts bijdragen aan de volgende doelstellingen:

- het bevorderen van alle vormen van innovatie: grensoverschrijdende kennisoverdracht betreffende effectieve invoering van ITS;
- het uitbreiden, verbeteren en met elkaar verbinden van de Europese infrastructuur en het voltooiën van prioritaire grensoverschrijdende projecten: nadenken over gepaste tarieven voor infrastructuur;
- het aanmoedigen van duurzaam gebruik van hulpbronnen en het versterken van synergieën tussen milieubehoud en groei, met name het stimuleren van de ontwikkeling van middelen om externe kosten door te berekenen;
- het uitbreiden en verbeteren van investeringen in onderzoek en ontwikkeling, met name door particuliere bedrijven: betere kadervoorwaarden voor het exploiteren van innovatieve ITS-oplossingen.

2.8. De Mededeling inzake groener vervoer, vastgesteld door de Commissie in juli 2008 (COM(2008) 433), voorziet in hoofdstuk 4 in een actieplan voor ITS voor het wegvervoer, vergezeld van een wetgevend initiatief. Het actieplan schetst een gemeenschappelijke aanpak om bestaande technologieën op de markt te krijgen en ingang te doen vinden. Een efficiënter gebruik van bestaande infrastructuur betekent ook dat minder nieuwe infrastructuur nodig is, waardoor bodemafdekking en versnippering van woongebieden worden vermeden.

2.9. Dit voorstel past ook in de strategie voor duurzame ontwikkeling van de EU, omdat het een aantal belangrijke vraagstukken behandelt, waarvan tijdens de beoordeling in 2005 is bevonden dat zij een sterkere stimulans nodig hebben. Wat zij hoofdzakelijk gemeen hebben, is het doel vervoer duurzamer te maken, d.w.z. beantwoorden aan de doelstelling van een beter beheer van de vraag naar vervoer en bijdragen aan de doelstelling van veilig wegverkeer door het aantal doden op de weg te halveren tegen 2010 (vergeleken met 2000). Vraagstukken die indirect worden behandeld, zijn het verlagen van het energieverbruik in de EU, en dus ook het beperken van de gevolgen van klimaatverandering. Voorts ondersteunt het voorstel de tenuitvoerlegging van Verordening (EG) nr. 1/2005 inzake de bescherming van dieren tijdens het vervoer en daarmee samenhangende activiteiten (navigatiesystemen).

2.10. De voorgestelde richtlijn verschaft een kader om dit ITS-actieplan ten uitvoer te leggen. De verplichtingen die de lidstaten met de richtlijn krijgen opgelegd, zullen steunen op gemeenschappelijke specificaties die de Commissie via de comité-procedure zal uitwerken en die zijn gericht op het verzekeren van gecoördineerde invoering van interoperabele ITS in de hele EU. Dit werk zal worden uitgevoerd door de Commissie, bijgestaan door een Europees ITS-comité. Dit vormt eveneens het kader voor de uitwisseling van informatie met de lidstaten. In het voorgestelde ITS-actieplan worden prioriteitsgebieden vastgesteld om gecoördineerde invoering van ITS-toepassingen en -diensten in de hele Europese Unie te versnellen.

2.11. Het ITS-actieplan is gebaseerd op een reeks lopende initiatieven van de Europese Commissie, waaronder het actieplan inzake goederenlogistiek ⁽²⁾, het actieplan inzake stedelijke mobiliteit ⁽³⁾, de invoering van het Galileo-systeem ⁽⁴⁾, een reeks maatregelen inzake groener vervoer ⁽⁵⁾, het i2010-initiatief „De intelligente auto” ⁽⁶⁾, het eSafety-initiatief ⁽⁷⁾, het zevende kaderprogramma voor onderzoek en technologische ontwikkeling ⁽⁸⁾, de eCall-dienst ⁽⁹⁾, de Europese technologieplatforms en hun strategische onderzoeksprogramma's ⁽¹⁰⁾, en het CARS 21-initiatief ⁽¹¹⁾.

3. Algemene opmerkingen

3.1. Het EESC is ingenomen met het initiatief van de Commissie en acht het noodzakelijk dat een betrouwbaar, functioneel, efficiënt en veilig vervoerssysteem voor het wegverkeer wordt gewaarborgd (met inbegrip van de dienstverlening op dit gebied). Met een gecoördineerde invoering van ITS kan ervoor worden gezorgd dat de doorstroming van het verkeer en de berijdbaarheid van het wegennet in de afzonderlijke lidstaten en in Europa als geheel zo snel mogelijk en op een zo groot mogelijke schaal worden gewaarborgd.

3.2. Met het oog op de verwezenlijking van het actieplan voor intelligente vervoerssystemen stemt het EESC in met de goedkeuring van de voorgestelde richtlijn, die het voor de coördinatie van ITS vereiste rechtskader biedt, met behoud van de nodige flexibiliteit om de beginselen van evenredigheid en subsidiariteit te kunnen eerbiedigen.

3.3. De verwezenlijking van de doelstellingen van de voorgestelde richtlijn, met name de grotere functionaliteit, betrouwbaarheid, efficiëntie en veiligheid van het wegvervoer, is van essentieel belang als het erom gaat stabielere economische en sociale omstandigheden te creëren in de afzonderlijke lidstaten en de EU als geheel. De toepassing van ITS heeft een impact op de regionale ontwikkeling, met name in regio's waar het vervoersvolume van het wegvervoer de capaciteit van het bestaande wegennet overstijgt. Tijdens de uitvoering van de richtlijn en het actieplan zouden de regio's een belangrijke rol moeten spelen door ervaringen uit te wisselen en de behaalde resultaten met elkaar te delen.

3.4. In de richtlijn ontbreken gedetailleerde bepalingen om de „afdwingbaarheid” van de invoering van ITS in het wegennet van de afzonderlijke lidstaten te garanderen door middel van concrete controlemechanismen, zelfs niet in verband met de financiële steun van de Commissie en de eerder genoemde projecten (zoals EasyWay).

3.5. Om de berijdbaarheid van het wegennet en de doorstroming van het verkeer te garanderen is het zaak dat permanent en onophoudelijk wordt beschikt over actuele verkeersinformatie en gegevens over gebeurtenissen en voorvallen die het doorgaand verkeer op het wegennet op bepaalde plaatsen of weggedeelten geheel of gedeeltelijk belemmeren.

3.6. ITS moeten in *real time* informatie kunnen verstrekken, en deze informatie moet betrouwbaar, uniform en voldoende nauwkeurig zijn; ITS moeten informatie geven over intermodaal vervoer, en de gebruikers moeten vrij kunnen kiezen tussen de voorgestelde vervoerswijzen.

3.7. ITS zijn gebaseerd op het toenemende gebruik van een enorm datavolume. Voor de toepassing van ITS is het dan ook zaak dat een langetermijnvisie wordt uitgestippeld, die niet alleen rekening houdt met bestaande toepassingen, maar ook met de toekomstige ontwikkeling van het systeem en de rol en verantwoordelijkheid van de verschillende actoren. Met het oog op de bescherming van de privacy zou de verwerking van gegevens over geïdentificeerde personen moeten beantwoorden aan juridische en technische voorwaarden, om te waarborgen dat de verstrekking van persoonsgegevens uitsluitend om duidelijke en juridisch afgebakende redenen geschiedt, overeenkomstig het rechtskader van de Europese Unie en de afzonderlijke lidstaten.

3.8. Een basisvereiste is de stelselmatige waarborging van de anonimiteit door de primaire gegevensverstrekker. De ITS-adviesgroep moet samenwerken met de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming (EDPS) en deze raadplegen in geval van vragen; aanbevolen wordt de Toezichthouder rechtstreeks te betrekken bij de werkzaamheden van de adviesgroep.

3.9. Het EU-satellietnavigatiesysteem Galileo zou geen exclusieve positie mogen hebben, en er zou moeten worden samengewerkt met alle beschikbare satellietnavigatiesystemen.

3.10. Om de beschikbaarheid en uitwisseling van verkeersinformatie en verkeersgegevens met betrekking tot de gedeeltelijke of volledige belemmering van de doorstroming of berijdbaarheid van het wegennet mogelijk te maken moet er één Europese standaardstructuur in het leven worden geroepen en een gezamenlijk XML-gegevensformaat voor de uitwisseling van gegevens over gebeurtenissen en voorvallen die het doorgaand verkeer of de berijdbaarheid van het wegennet en de veiligheid of doorstroming van het verkeer in gevaar brengen.

3.11. Een andere belangrijke voorwaarde is het harmoniseren van de parameters voor de totstandkoming van een uniform geografisch referentienetwerk voor het wegennet, om een uniforme digitale geografische plaatsbepaling van voorvallen en gebeurtenissen mogelijk te maken, met inbegrip van informatie over het wegennet en diens onderdelen en bijbehorende infrastructuur. Hiervoor zou gebruik moeten worden gemaakt van de tot dusver gerealiseerde beste praktijken in de lidstaten. Op dat gebied zijn ook de systemen voor het beheer van wegen van belang, om ervoor te zorgen dat het wegennet permanent in een technisch goede staat verkeert.

⁽²⁾ COM(2007) 607.

⁽³⁾ De Europese Commissie zal dit document in 2009 goedkeuren.

⁽⁴⁾ http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo.

⁽⁵⁾ COM(2008) 433.

⁽⁶⁾ COM(2007) 541.

⁽⁷⁾ www.esafetysupport.org.

⁽⁸⁾ <http://cordis.europa.eu/fp7>.

⁽⁹⁾ www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox.

⁽¹⁰⁾ <http://cordis.europa.eu/technology-platforms>.

⁽¹¹⁾ COM(2007) 22.

3.12. De gegevens zouden via het systeem moeten worden geanalyseerd en onder de beoogde eindgebruikers moeten worden verspreid, zonder de automobilisten buitensporig te belasten. Integendeel: zij zouden het comfort van de bestuurders en de verkeersveiligheid juist moeten vergroten, mede met het oog op de vergrijzing. In de richtlijn zouden derhalve tevens bepalingen moeten worden opgenomen met het oog op het verstrekken van informatie aan de ITS-gebruikers, om de functionaliteit, doeltreffendheid en veiligheid van het vervoerssysteem te optimaliseren en het aantal ongevallen zo laag mogelijk te houden.

3.13. Tot ITS behoren tevens de verkeersinformatiesystemen van politie, brandweer en reddingsdiensten, infrastructuurbeheerders en meteorologische diensten, evenals de informatiesystemen die door automobilisten worden gebruikt. De verkeersinformatie en verkeersgegevens die dankzij deze systemen worden verkregen, moeten een integraal onderdeel zijn van de inhoud van de verkeersinformatie.

3.14. Naast de procedures om de doorstroming of berijdbaarheid van het wegennet te vergroten is het van essentieel belang dat het wegennet verder wordt ontwikkeld, door nieuwe wegen aan te leggen (vooral op plaatsen waar deze nog ontbreken) en bestaande wegen te onderhouden en te repareren. Zo wordt gewaarborgd dat het wegennet een voldoende capaciteit heeft, rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden en het milieu. De ITS moeten niet alleen worden geïntegreerd in de nieuw aan te leggen de TEN-T-netwerken, maar ook in het bestaande wegennet.

4. Specifieke opmerkingen

4.1. De richtlijn en het actieplan zouden concrete doelstellingen moeten vastleggen, die in een eerste fase door alle lidstaten kunnen worden behaald:

- zorgen voor verzameling en analyse op nationaal niveau van verkeersinformatie en gegevens over de actuele verkeerssituatie op het grondgebied van de lidstaten;
- zorgen voor grensoverschrijdende uitwisseling van verkeersinformatie en –gegevens over de actuele verkeerssituatie op het TEN-T-netwerk, in *real time*;
- ervoor zorgen dat automobilisten gratis kunnen beschikken over basisinformatiediensten, bij wijze van openbare dienstverlening.

4.2. In het kader van deze processen zijn de verkeersinformatie en verkeersgegevens over geheel of gedeeltelijk geblokkeerde of onbruikbare gedeelten van het wegennet gericht op de volgende doeleinden:

- verifiëring en controle van de mechanismen voor het oplossen van problemen die de oorzaak zijn van verkeersopstoppen of onbruikbare wegen, om deze definitief te verhelpen;

- alle gebruikers van het wegennet (gewone automobilisten, hulpdiensten, enz.) informeren over plaatsen waar het wegennet geblokkeerd of onbruikbaar is, de verwachte duur van de hinder, en de ernst en oorzaak van het probleem;
- het verkeer op het wegennet in goede banen leiden om de berijdbaarheid en doorstroming te waarborgen, aan de hand van de beschikbare gegevens over verkeershinder (verkeersomleidingen op bepaalde punten van het wegennet, voorstellen voor alternatieve routes, enz.);
- analyseren waarom bepaalde gebeurtenissen die de berijdbaarheid en doorstroming van het wegennet belemmeren zich op bepaalde plaatsen of weggedeelten steeds weer herhalen, met als doel maatregelen voor te stellen en ten uitvoer te leggen die hieraan een einde kunnen maken.

4.3. Bij de voorstellen ontbreekt een definitie van de functies van ITS, en wordt er zelfs geen indicatie gegeven wanneer deze functies op deskundigenniveau zullen worden gedefinieerd. De documenten zijn te algemeen van aard, wat ertoe kan leiden dat er geen uniforme benadering komt van de hiermee verband houdende verantwoordelijkheden of gebieden.

4.4. Het EESC stelt dan ook voor bepaalde ITS-functies als volgt te definiëren:

4.4.1. Operationele systemen: deze zorgen voor de verzameling en verwerking van informatie in het kader van de werkzaamheden van overheden, organisaties en instellingen (politie, brandweer, hulpdiensten, enz.); sommige elementen van deze primaire informatie zijn bruikbaar om beter inzicht te krijgen in de actuele verkeerssituatie.

4.4.2. Verzameling van gegevens en informatie met behulp van telematicatoepassingen: hiermee kunnen bepaalde kenmerken van afzonderlijke trajecten van het wegennet die zijn uitgerust met sensoren, worden gevolgd, met behulp van telematicasystemen (ITS).

4.4.3. Verkeersbeheer en verkeersgeleiding: aan de hand van concrete informatie en gegevens die automatisch (via sensoren) of via operatoren worden verkregen, beheren intelligente vervoerssystemen het verkeer op een bepaald traject met behulp van aangepaste instrumenten (dynamische elektronische verkeersborden, lichtgevende richtingwijzers en bewegwijzering, enz.).

4.4.4. Toezicht: dankzij gezamenlijk gebruikte camerasystemen kunnen overheidsorganen, organisaties en instellingen visueel toezicht houden op het wegennet.

4.4.5. Informatieverstrekking: de verkeersinformatie en –gegevens over de gedeeltelijk of geheel belemmerde berijdbaarheid en doorstroming van het verkeer worden bekendgemaakt of verspreid onder alle gebruikers van het wegennet. De verspreiding van informatie gebeurt via de beschikbare media en informatietechnologie, door openbare of particuliere firma's, in de vorm van *pre-trip* en *on-trip* informatiediensten.

4.4.6. Controle en repressie: met behulp van telematicasystemen kan worden gecontroleerd of bestuurders aan bepaalde verplichtingen hebben voldaan (zoals tolbetaling) en het verkeersreglement respecteren. De ernstigste overtredingen (zoals het overschrijden van de maximumsnelheid, door rood licht rijden, overschrijden van het toegestaan maximum totaal gewicht, autodiefstal, enz.) kunnen worden bestraft overeenkomstig de wetgeving van de betrokken lidstaat, die eventueel op EU-niveau kan worden geharmoniseerd ⁽¹²⁾.

4.4.7. Operationele technische controle: met behulp van telematicasystemen kan tevens de operationele betrouwbaarheid van de verschillende onderdelen van het systeem worden nagegaan. Het gaat daarbij met name om de automatische opsporing van problemen en het in gang zetten van progressieve procedures of back-upprocedures.

4.5. Het EESC beveelt tevens aan dat Europese minimum-normen worden gedefinieerd (of een lijst met voorbeelden wordt opgesteld), om de wegen die tot het TEN-T-netwerk behoren uit te rusten met „standaard”-telematicasystemen voor gegevensverzameling, verkeerstoezicht en verkeersgeleiding, zoals:

- een cameratoezichtstelsysteem;
- systemen voor de follow-up van de verkeerssituatie, detectie van congesties en het tellen van voertuigen;
- systemen met dynamische verkeersborden en verkeersinformatiepunten;
- een systeem voor weer- en verkeersinformatie;
- dynamische verkeersgeleiding;
- een SOS-systeem.

Brussel, 13 mei 2009

4.6. Aan de hand van deze systemen en de informatie uit de operationele systemen kan de doorstroming van het verkeer of de berijdbaarheid van het wegennet in *real time* worden beoordeeld, en kan de geschatte reistijd tot de belangrijkste eindbestemmingen worden berekend.

4.7. EESC waarschuwt voor mogelijke problemen in verband met de uitrusting van bestaande voertuigen met ITS-apparaatuur; bij het ontwerpen van de systemen moet de compatibiliteit gewaarborgd zijn. De infrastructuur en de voertuigsystemen moeten op open platformen worden gebaseerd. Dat geldt niet alleen voor systemen en technologie, maar ook voor de diensten die via die systemen worden verleend.

4.8. Het lijkt geen twijfel dat voor ITS gebruik zal worden gemaakt van het hele scala aan de vandaag beschikbare informatie- en andere technologieën. De gecoördineerde aanpak van deze systemen op EU-niveau zou tevens een opsomming van de doelgebieden moeten omvatten die moeten worden ontwikkeld om in de praktijk te kunnen worden toegepast. Bovendien moet kunnen worden gerekend op een adequate financiering, zowel van de Gemeenschap als van de lidstaten en de particuliere sector. De investeringen en exploitatiekosten zouden moeten worden gefinancierd met middelen die momenteel worden verkregen uit belastinginkomsten of tolheffing.

4.9. De voorstellen van de Commissie voor elk van de belangrijkste onderdelen van het actieplan omvatten bovendien een reeks praktische maatregelen voor de invoering van ITS. Uiteraard moet ook de nodige tijd worden uitgetrokken voor de opleiding van de eindgebruikers, te weten de automobilisten, om de betrokkenen met de verschillende onderdelen van het systeem vertrouwd te maken. Het gaat met name om reclame en publiekseducatie, om hen bekend te maken met deze moderne technologieën, eventueel door gebruik te maken van onconventionele promotietechnieken (zoals het ondersteunen van de ontwikkeling van intelligente voertuigen en het organiseren van een Europese wedstrijd om het beste ontwerp te belonen).

De voorzitter

van het Europees Economisch en Sociaal Comité

Mario SEPI

⁽¹²⁾ Zie het EESC-advies over het Voorstel van de Europese Commissie voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad ter „Facilitering van de grensoverschrijdende handhaving van de verkeersveiligheid”, rapporteur: de heer SIMONS, 17.9.2008 (TEN/348), in PB C 77 van 31.3.2009, blz. 70-72.