

Vergaderjaar 2008–2009

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 223**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 april 2009

Hierbij zend ik u informatie over de informele Transportraad van 29 april 2009 in Tsjechië (Litoměřice). Ik zal hierbij aanwezig zijn. Tijdens de informele Transportraad zullen geen besluiten worden genomen.

### **Intelligente Transportsystemen (ITS)**

Op basis van de recent door de Europese Commissie uitgebrachte voorstellen, een actieplan en een richtlijn, zal tijdens de informele Transportraad een gedachtewisseling plaatsvinden over de invoering van intelligente transportsystemen in Europa.

Het actieplan en de richtlijn hebben tot doel een nieuwe impuls te geven aan de invoering en het gebruik van ITS-systemen in het wegverkeer. ITS staat voor de ontwikkeling en toepassing van informatie- en communicatietechnologieën in de transportsector. Het is een breed concept. Voorbeelden van ITS-toepassingen in het wegverkeer zijn: routenavigatiesystemen, «tracking en tracing» van goederen, «real time» verkeers- en reisinformatie, verkeersmanagementsystemen en geavanceerde bestuurdershulpsystemen (zoals eCall).

In het actieplan benoemt de Europese Commissie zes terreinen waarop actie nodig is:

1. Optimaal gebruik van weg-, verkeer- en trajectinformatie;
2. Continuïteit van ITS-toepassingen voor verkeers- en goederenmanagement op de vervoerscorridors en in stedelijke gebieden;
3. Verkeersveiligheid en beveiliging van vervoerssystemen (*security-aspecten*);
4. Integratie van het voertuig in de vervoersinfrastructuur;
5. Bescherming en beveiliging van gegevens en aansprakelijkheidsaspecten;
6. Europese samenwerking en coördinatie inzake ITS.

Voor elk terrein worden specifieke acties voorgesteld, variërend van wetgeving, standaardisatie, stimuleren van de markt, publiekscampagnes en het uitwisselen van *best practices*.

De richtlijn is kaderstellend en bestaat uit een aantal onderdelen: een coördinatieplicht voor lidstaten, door de Commissie op te stellen ITS-specificaties, typegoedkeuring ITS apparatuur en -software, privacyvoorschriften, instellen van een ITS-comité voor de lidstaten en een ITS advisory group voor de private sector (die de acties uit het actieplan verder zullen uitwerken) en een rapportageplicht voor de lidstaten.

Over het actieplan heeft de Transportraad van 30 maart jl. reeds Raadsconclusies aangenomen. Over de richtlijn wordt mogelijk een besluit genomen tijdens de Transportraad van 11–12 juni 2009. Plenaire stemming in het Europees Parlement is voorzien voor 21–24 april 2009.

### **Informele Transportraad**

Tijdens de informele Transportraad beoogt het Tsjechisch Voorzitterschap een aantal onderwerpen te bespreken.

Allereerst zal gesproken worden over de vraag welke rol de Europese Unie kan spelen bij de ontwikkeling van ITS-toepassingen en hoe de lidstaten staan tegenover de richtlijn ITS. Ik ben van mening dat ITS een aanzienlijke bijdrage kan leveren aan de bevordering van een schoner, veiliger en efficiënter gebruik van het wegennet. Voor een succesvolle implementatie van ITS-toepassingen is de Europese dimensie onmisbaar. Zowel voor het behalen van schaalvoordelen voor fabrikanten als het garanderen van interoperabiliteit voor de consumenten zijn verdere afspraken op Europees niveau nodig. Tevens kan door goede Europese samenwerking veel van elkaar worden geleerd. De gemeenschappelijke agendering en uitwerking van de onderwerpen in Europees verband heeft dan ook belangrijke meerwaarde ten opzichte van het nationaal uitwerken.

Echter, in de voorgestelde richtlijn krijgt de Commissie uitgebreide bevoegdheden doordat de bepalingen zeer generiek geformuleerd zijn. De nadere invulling zou in de benadering van de Commissie vooral via comitologie moeten gebeuren. De stevige rol die de Commissie hiermee aan zichzelf toebedeelt doet geen recht aan de belangen en de rol die verschillende partijen, zowel (nationale) overheden als marktpartijen, hebben bij de succesvolle totstandkoming van ITS toepassingen. Ik ben dan ook van mening dat de richtlijn op dit punt nader moet worden gepreciseerd.

Ten tweede wil het Tsjechisch Voorzitterschap graag spreken over ITS-toepassingen in het kader van de verkeersveiligheid. Hierbij valt te denken aan toepassingen zoals eCall, dat bij nood automatisch informatie doorgeeft aan de 112-centrale en wegbeheerder. Verder is er momenteel een hele reeks veiligheidssystemen in ontwikkeling of al op de markt. Zij leveren nu reeds hun bijdrage aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Uitrusting van auto's met deze systemen gebeurt in de regel op basis van vrijwilligheid. Volwassen systemen die een aantoonbare grote bijdrage aan de verkeersveiligheid leveren kunnen eventueel via (Europese) regelgeving verplicht worden gesteld. Hiervoor is bijvoorbeeld in het geval van ESC (*electronic stability system*) voor gekozen. Voor nieuwe typen personenauto's zal ESC per 2011 verplicht worden.

Tenslotte zal stil gestaan worden bij de vraag hoe ITS-toepassingen een bijdrage kunnen leveren aan intelligente tolheffingssystemen. Intelligente systemen voor de heffing van tol zijn binnen de Europese Unie reeds

ingevoerd (een voorbeeld hiervan is de Duitse Maut). Op dit punt zullen ervaringen worden uitgewisseld.

Overigens is kort geleden in het comité télépéage ingestemd met een beschikking van de Europese Commissie die de EETS definieert. (EETS is een aanvullende dienst die het mogelijk maakt met één contract en één «kastje» in heel Europa verschuldigde tol elektronisch te betalen). Ik heb u over dit besluit, over de ontwikkelingen en over mijn inzet ten aanzien van EETS reeds geïnformeerd in de tweede voortgangsrapportage van Anders Betalen voor Mobiliteit en de bijbehorende brief.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings