

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 16.12.2008
COM(2008) 887 definitief

2008/0263 (COD)

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

{SEC(2008) 3083}

{SEC(2008) 3084}

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- **Motivering en doel van het voorstel**

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, efficiënt, schoon en naadloos), met name door het toepassen van informatie- en communicatietechnologie: **intelligente vervoerssystemen (Intelligent Transport Systems, ITS)**.

ITS-oplossingen worden echter veel langzamer in het wegvervoer toegepast dan verwacht, en over het algemeen worden diensten gefragmenteerd in de praktijk gebracht. Dat heeft geleid tot een lappendeken van nationale, regionale en lokale oplossingen zonder duidelijke harmonisering, waardoor de integriteit van de interne markt in gevaar wordt gebracht. Bijgevolg wordt inefficiënt gebruik gemaakt van de ITS, waardoor deze niet effectief kunnen bijdragen aan het bereiken van (vervoers)beleidsdoelstellingen en aan het aangaan van de groeiende uitdagingen waarmee het wegvervoer te maken krijgt.

De algemene doelstelling van dit voorstel is het tot stand brengen van een kader voor versnelde en gecoördineerde toepassing en gebruik van intelligente vervoerssystemen in het wegvervoer, met inbegrip van de interfaces met andere vervoerswijzen (ITS), ten behoeve van efficiëntere en milieuvriendelijkere, veiligere en betrouwbaardere mobiliteit van vracht en passagiers in de Europese Unie. 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. 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. Afgezien van de rol van dit comité zal de Commissie een Europese ITS-adviesgroep oprichten en vertegenwoordigers van betrokken ITS-belanghebbenden daarvoor uitnodigen; de adviesgroep zal de Commissie adviseren over zakelijke en technische aspecten van implementatie en invoering van ITS in de EU.

- **Algemene context**

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.

In het verleden heeft de Commissie aanzienlijke steun gegeven aan ITS voor onderzoek en ontwikkeling op het gebied van wegen, en onderzoeksresultaten kregen een eerste toepassing via de "Euro-regionale" invoeringsprojecten voor ITS, die waren gefinancierd als onderdeel van het Programma voor het trans-Europese vervoersnetwerk.

Een van de belangrijkste voorstellen in het kader van i2010 is het initiatief "De intelligente auto", waarmee beoogd wordt verkeersongelukken, -congestie en -opstoppingen te reduceren, en brandstofverbruik en CO₂-uitstoot te verlagen: elektronische stabiliteitsregeling (Electronic Stability Control, ESC) vermindert ongelukken door bestuurders te helpen hun wagen onder controle te houden wanneer deze in een slip raakt, het doel van eCall is gebruik te maken van een "black box" die in voertuigen wordt geïnstalleerd en draadloos informatie over airbag-activering en botsingsensoren, alsook lokalisatiecoördinaten naar lokale hulpdiensten stuurt.

- **Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

Dit voorstel is gericht op ITS-toepassingen en -diensten op het gebied van wegvervoer, met inbegrip van hun interfaces met andere vervoerswijzen. Gelijksortige initiatieven die zijn gericht op andere vervoerswijzen, zijn onder meer: Single European Sky ATM Research (SESAR) voor luchtvervoer, het European Rail Traffic Management System (ERTMS) voor vervoer per spoor, en het River Information Services (RIS) voor de binnenvaart. In de scheepvaart zijn SafeSeaNet en Vessel Traffic Monitoring and Information Systems (VTMIS) reeds ingevoerd, en er wordt gewerkt aan een Automatic Identification System (AIS) en Long-Range Identification and Tracking (LRIT).

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.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden van de EU**

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.

Bij de herziening van het Witboek over het vervoersbeleid in 2006 stipte de Commissie aan dat verkeersopstoppingen, energievoorzieningszekerheid en klimaatverandering de grootste uitdagingen voor het vervoer in de Europese Unie waren. Deze herziening leidde tot nieuwe

beleidsrichtsnoeren inzake efficiëntie, innovatie, logistiek en groener vervoer; deze richtsnoeren liggen volledig in de lijn van de kerndoelstellingen van de **Lissabonstrategie**.

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, dat een gemeenschappelijke aanpak schetst 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.

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. RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

• Raadpleging van belanghebbende partijen

Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten

Tussen november 2007 en eind januari 2008 zijn dertien interviews gehouden met topdeskundigen en bekende figuren van belanghebbende organisaties uit de openbare en de particuliere sector. Deze interviews hebben geleid tot een initiële inventarisatie van punten die een bredere invoering en marktpenetratie van ITS in de weg stonden. Ook mogelijke acties ten behoeve van een versnelde ingebruikneming van ITS zijn bekeken.

Om deze bevindingen te bespreken en op een rij te zetten, werden twee openbare workshops gehouden (op 22 februari 2008 en 26 maart 2008), met in totaal meer dan 200 deelnemers. Deze werden aangevuld door een sessie van het eSafety Forum (Ljubljana, 25 april 2008).

Van 29 februari 2008 tot 31 maart 2008 werd via internet een open raadpleging gehouden. De resultaten zijn beschikbaar op http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its_en.htm.

Ten slotte bespraken afgevaardigden van de lidstaten op 26 mei 2008 de gedachtegang achter bepaalde voorgestelde acties op een bijeenkomst in Brussel.

Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

De interviews hebben tot de volgende hoofdconclusies geleid:

- Marktpenetratie: ITS moet versneld worden ingevoerd, met name op het gebied van stads- en vrachtvervoer. Dit moet een beleidsmatige invoering zijn die gericht is op een groter gebruik van de capaciteit van de bestaande infrastructuur, waarbij de efficiëntie en de veiligheid van het vervoer worden verhoogd.
- Implementatievereisten: er moeten op Europees niveau afspraken worden gemaakt over de interoperabiliteit van toepassingen en diensten om naadloze grensoverschrijdende diensten mogelijk te maken. Dit omvat de harmonisering, en indien nodig de standaardisering, van regels en procedures voor het verzamelen en verwerken van gegevens.
- Invoeringsstrategie: de grootschalige invoering en integratie van in-car services (bv. snelheidswaarschuwing, eCall, real-time verkeersinformatie) vereisen een totaalstrategie en gezamenlijke acties die worden ondersteund door toonaangevende belanghebbenden uit zowel de industrie, wegen- en verkeersinstanties als netwerkexploitanten.
- Coördinatie van belanghebbenden: een sectoroverschrijdende coördinatiegroep met alle grote spelers – ontwikkelaars van toepassingen, instanties uit de industrie en de openbare sector – is nodig om intenties daadwerkelijk te realiseren.

Deze conclusies werden bevestigd, en deels uitgebreid, door de resultaten van de workshops, en wel als volgt:

- Implementatiestrategie: deze zou de vorm moeten krijgen van een gedetailleerd stappenplan, waarin de beoogde acties en de verantwoordelijkheden van de verschillende spelers duidelijk worden aangegeven: de Commissie, de overheid, de industrie enz. Waar dat relevant is, moeten de acties worden geruggensteund door een geschikte rechtsgrondslag. De volgende aspecten werden relevant geacht voor specifieke toepassingen en diensten:
 - (1) Mens/machine-interactie (Human Machine Interaction, HMI): gezien de veiligheidsimplicaties is er behoefte aan gestandaardiseerde platforms en interfaces;
 - (2) Veiligheidssystemen voor voertuigen: coöperatieve systemen (waarbij voertuigen en infrastructuur op elkaar reageren via mobiele communicatie) vereisen gesynchroniseerde invoering in voertuigen en de infrastructuur;
 - (3) eCall: mag niet worden ingevoerd als een stand-alone toepassing;
 - (4) Elektronische betaling: nationale en grensoverschrijdende uitvoering van elektronische tolinning wordt van belang geacht om ervoor te zorgen dat alle gebruikers van commercieel vervoer op een eerlijke en onpartijdige manier betalen voor hun gebruik;
 - (5) Verkeersafwikkeling: door de complexiteit van verkeersafwikkeling, die zowel openbare als private middelen voor wegvervoer als hun interfaces met andere transportwijzen omvat, zijn nieuwe, meer holistische, systemische benaderingen van verkeersafwikkeling en -regeling vereist. Een breed platform voor het uitwisselen van informatie tussen de betrokken partijen – netwerk- en dienstenoperatoren, instanties op verkeersgebied,

regionale/lokale overheid – wordt van essentieel belang geacht om een dergelijk ambitieus doel te bereiken.

- Gecoördineerd stappenplan: ofschoon er duidelijk behoefte is aan een coördinatiestructuur op EU-vlak, mag een dergelijke structuur geen overlap hebben met gelijksoortige, bestaande organen, zoals het eSafety Forum, ERTICO enz.
- Business cases: het ontwikkelen van business cases, voor het duidelijk oormerken van samenwerking tussen de particuliere en de openbare sector met betrekking tot toepassingen en diensten van ITS, wordt als een prioriteit beschouwd.

Al deze elementen en bijdragen kregen voldoende aandacht in de volgende acties (zie het ITS-Actieplan).

- **Bijebrengen en benutten van deskundigheid**

Betrokken wetenschaps- en kennisgebieden

Intelligente vervoerssystemen (Intelligent Transport Systems, ITS)

Gebruikte methode

Interviews en workshops met belanghebbende partijen; vergaderingen met deskundigen uit de lidstaten; een voorbereidende studie voor een effectbeoordeling inzake het ITS-Actieplan van de EG.

Belangrijkste geraadpleegde organisaties en deskundigen

Hoofdconsultants van respectievelijk COWI-ECORYS en Ankerbold Consulting werden ingeschakeld voor de voorbereidende studie van een effectbeoordeling en voor het interviewen van de belanghebbenden.

Tussen november 2007 en januari 2008 werden dertien interviews gehouden met topdeskundigen en bekende figuren uit de volgende belanghebbende groepen: nationale ministeries van vervoer, staatsagentschappen voor het ontwikkelen en invoeren van ITS, stedelijke overheid, internationale ledenorganisaties die partners bij elkaar brengen voor het ontwikkelen van op ITS gebaseerde diensten, tolexploitanten, aanbieder van op ITS gebaseerde informatiediensten, ledenorganisaties van de bedrijfstak zwaar transport, vertegenwoordigers van de directeurs van de nationale verkeersinstanties, mobiele telecommunicatieoperatoren, een leverancier van elektronische componenten voor de automotive en auto- en vrachtwagenindustrie.

Om de bevindingen van deze interviews te consolideren, werden twee workshops gehouden, één op 22 februari en één op 26 maart 2008, met in totaal meer dan 200 deelnemers. Een en ander werd aangevuld met een specifieke vergadering van het eSafety Forum¹ in Ljubljana op 25 april 2008.

Ten slotte bespraken afgevaardigden van de lidstaten de gedachtegang achter bepaalde acties, die op 26 mei 2008 zijn voorgesteld op een bijeenkomst in Brussel.

¹ www.esafetysupport.org/en/news/esafety_forum_comments_on_ec_its_action_plan.htm.

Ontvangen en gebruikte adviezen

Voor een snellere en meer gecoördineerde invoering van ITS voor wegvervoer in Europa moet een brede coördinatiestructuur worden opgezet, evenals een formeel forum met alle belanghebbenden, waar de overheid en commerciële spelers elkaar kunnen ontmoeten en consensus-opbouwende activiteiten kunnen bespreken, met als doel het bevorderen van de samenwerking tussen de openbare en particuliere sector. Waar nog geen geschikte platforms zijn opgezet, wordt aangeraden "ronde tafels" te organiseren om tot een consensus te komen. Ook is er behoefte aan enige vorm van beheerstructuur voor ITS, met een hiërarchie van panels voor consensusvorming en coördinatie van de invoering van ITS op lokaal/regionaal, nationaal en Europees niveau.

Wijze waarop het deskundigenadvies beschikbaar is gemaakt voor het publiek

Een samenvatting van de resultaten van de eersteronderaadpleging van belanghebbenden is beschikbaar op internet:

http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its_en.htm.

• **Effectbeoordeling**

In de effectbeoordeling worden drie beleidsopties in overweging genomen:

Optie A: Geen bijkomende nieuwe actie

Deze optie houdt rekening met huidige acties van de Commissie, bv. specifiek onderzoek, het initiatief "De intelligente auto" (onderzoek, technische harmonisering en bewustzijn), ondersteuning voor invoering (EasyWay, CIVITAS), geïsoleerde standaardisering en raadpleging van belanghebbenden. De diensten van de Commissie zullen financiële steun blijven bieden aan onderzoek en invoering, vrijwillige overeenkomsten, specifieke standaardiseringsmandaten en (beperkte) regelgevende werkzaamheden – maar er bestaat weinig coördinatie tussen de openbare en de particuliere sector en tussen lidstaten.

Als deze aanpak wordt volgehouden, zal dit uiteindelijk leiden tot nog meer fragmentatie van toepassingen en ITS-diensten over de grenzen heen, met als gevolg een onevenwichtige invoering en een gebrek aan continuïteit van ITS-diensten in de gehele Unie.

Optie B: Problemen oplossen door te concentreren op coördinatie- en synergiemaatregelen

Optie B zal de nadruk leggen op de volgende prioritaire acties:

- (1) het definiëren van een **functioneel open platform voor boordsystemen in voertuigen**, waardoor de belangrijkste onderdelen (communicatietechnologie, plaatsbepaling, verwerkingsvermogen en mens/machine-interface) veelvuldig kunnen worden gebruikt;
- (2) het oprichten van een **groep op hoog niveau** als forum waar ITS-belanghebbenden informatie kunnen uitwisselen, een algemene visie kunnen ontwikkelen, richtsnoeren betreffende de invoering van ITS kunnen opstellen en de Commissie kunnen adviseren;

- (3) het bepalen van een kader voor geoptimaliseerd gebruik van **weg- en verkeersgegevens**;
- (4) het ontwikkelen van een kader voor de **continuïteit van ITS-diensten** (bv. interfaces tussen interstedelijk en stedelijk vervoer);
- (5) de aanpak van kwesties rondom beveiliging en gegevensbescherming, **privacy en aansprakelijkheid**.

Binnen deze optie zullen horizontale kwesties die indirect van invloed zijn op de ingebruikneming van ITS, worden aangepakt, met de nadruk op verbeterde samenwerking tussen alle belanghebbende partijen. Verwacht wordt dat sturing van bovenaf constructief en effectief zal zijn en zal resulteren in gesynchroniseerde acties, waardoor afzonderlijke ITS-diensten de markt kunnen penetreren op een meer geharmoniseerde en beter ondersteunde wijze dan in het basisscenario A.

Optie B zal gebruik maken van de instrumenten die de diensten van de Commissie tot hun beschikking hebben, ter ondersteuning van gezamenlijke verzoeken om standaardisering en voor het onderkennen en volgens prioriteit rangschikken van vereisten voor financiële ondersteuning of wetgevend werk.

Optie B+: Optie B, uitgebreid met een richtlijn en een comitéprocedure

Optie B+ is gebaseerd op dezelfde maatregelen als optie B, maar formaliseert het aspect van samenwerking en coördinatie. De ITS-groep op hoog niveau zou worden vervangen door

- (1) **een Europees ITS-comité**, samengesteld uit vertegenwoordigers van lidstaten om de Commissie bij te staan bij het invoeren van specifieke maatregelen in bepaalde gebieden (overeenkomstig de basismaatregelen van optie B) via een comitéprocedure, en
- (2) een **ITS-adviesgroep**, samengesteld uit hoge vertegenwoordigers uit verschillende relevante sectoren (d.w.z. ITS-dienstaanbieders, gebruikersverenigingen, vervoers- en faciliteitenexploitanten, fabrikanten, sociale partners, bestaande beroepsverenigingen enz...), die de Commissie adviseert over zakelijke en technische aspecten, en vereisten en prioriteiten van aanbieders en gebruikers bespreekt.

De Commissie, bijgestaan door het Europees ITS-comité, zou

- binnen haar mandaat, en indien nodig, tot specifieke acties beslissen voor:
 - (1) het tot stand brengen van procedures en specificaties, met name voor versnelde invoering en gebruik van gegevens over verkeer en verplaatsing, Europees beheer van wegverkeer, continuïteit van ITS-diensten voor vracht en passagiers, veiligheid van wegen, het vastleggen van een open platform voor ITS-diensten in de wagen, in het bijzonder met een standaardiseringsproces (CEN/CENELEC/ETSI);

- (2) typegoedkeuring van met weginfrastructuur gerelateerde ITS-uitrusting en -software, die buiten het toepassingsgebied van Richtlijnen 2002/24/EG, 2003/37/EG en 2007/46/EG vallen².
- het uitwisselen van informatie met lidstaten.

Door secundaire wetgeving voor te stellen via de comitéprocedure zou de Commissie effectieve coördinatie tussen belanghebbende partijen kunnen bewerkstelligen, om bestaande knelpunten en hindernissen uit de weg te ruimen.

Het grootste verschil tussen B en B+ is de goedkeuring van een richtlijn die de lidstaten verplichtingen oplegt wat betreft de prioriteiten die zijn gedefinieerd volgens optie B, en het vervangen van de groep op hoog niveau door het Europees ITS-comité dat de Commissie bijstaat via de comitéprocedure. Gezien zowel de directe effecten (versnelde invoering van ITS) als de indirecte effecten (ondersteuning voor het vormen van economisch, maatschappelijk en milieubeleid) **krijgt optie B+ de voorkeur**, omdat zij meer effect zal hebben dan de andere opties, in het bijzonder wat betreft samenwerking en de mogelijkheid tot snellere overeenkomsten betreffende bepaalde kwesties die de invoering van ITS in Europa in de weg staan. Het verwachte positieve effect op verkeersopstoppingen, verkeersveiligheid en emissies zal daardoor eerder worden bereikt.

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

- **Samenvatting van de voorgestelde maatregel**

In het voorgestelde ITS-Actieplan worden prioriteitsgebieden vastgesteld om gecoördineerde invoering van ITS-toepassingen en -diensten in de hele Europese Unie te versnellen.

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 worden ondersteund door de Commissie door het opzetten, via de comitéprocedure, van gemeenschappelijke specificaties 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.

Zonder af te doen aan de rol van het comité, zal de Commissie een ITS-adviesgroep oprichten, samengesteld uit hooggeplaatste leidinggevendenden die belanghebbende partijen uit de belangrijkste gebieden vertegenwoordigen (ITS-dienstenaanbieders, gebruikersverenigingen, vervoers- en faciliteitenexploitanten, fabrikanten, sociale partners, beroepsverenigingen), die de Commissie van advies zullen dienen betreffende zakelijke en technische aspecten van de invoering en het gebruik van ITS in de Europese Unie. De ITS-

² ITS vallen eveneens onder wetgeving met betrekking tot respectievelijk radioapparatuur en telecommunicatie-eindapparatuur (Richtlijn R&TTE 1999/5/EG), elektromagnetische compatibiliteit (Richtlijn EMC 2004/108), elektrisch materiaal (Richtlijn LVD 2006/95), een gemeenschappelijk regelgevend kader voor elektronische-communicatienetwerken en -diensten ([Richtlijn 2002/21/EG](#)), de machtiging voor elektronische-communicatienetwerken en -diensten ([Richtlijn 2002/20/EG](#)) en de toegang tot en interconnectie van elektronische-communicatienetwerken en bijbehorende faciliteiten ([2002/19/EG](#)). Soortgelijke bepalingen zijn nodig voor ITS-apparatuur en -software op het gebied van weginfrastructuur.

adviesgroep zal input uit bestaande fora, zoals het eSafety Forum, ERTRAC enz., verzamelen en tot een geheel verwerken.

- **Rechtsgrondslag**

Artikel 71, lid 1 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap

- **Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing, voor zover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen.

Het voorstel is in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel omdat het gaat over transnationale aspecten die niet voldoende kunnen worden gereguleerd door lidstaten, zoals de interoperabiliteit van apparatuur en het opzetten van een interne markt voor ITS-diensten. Ten eerste betreft de actie hoofdzakelijk een transnationale invoering om Europese en/of geharmoniseerde grensoverschrijdende diensten voor informatie over verkeer en verplaatsingen en verkeersafwikkeling tot stand te brengen. Ten tweede, indien geen verdere actie op het niveau van de Unie wordt ondernomen, zouden de lidstaten doorgaan met het ontwikkelen en implementeren van afzonderlijke oplossingen, waardoor mogelijk een gefragmenteerd technologisch landschap wordt gecreëerd dat toekomstige harmonisering en standaardisering in gevaar zou kunnen brengen of zou leiden tot langdurige processen voor interoperabiliteit (zoals blijkt uit de Europese dienst voor elektronische tolheffing). Een verdere verslechtering van de situatie van het wegverkeer (ongelukken, congestie, gebrek aan grensoverschrijdende continuïteit) zou in strijd zijn met de bepalingen van het Verdrag (met name art. 70, "Gemeenschappelijk vervoerbeleid" en art. 154 "Bevordering van de onderlinge koppeling en interoperabiliteit van de nationale netwerken"). Ten derde is actie op het niveau van de Gemeenschap vereist en deze zou duidelijke voordelen bieden door de effecten (bv. van gemeenschappelijke regels aangaande aansprakelijkheid evenals beveiliging van gegevens en privacy) of de schaal (bv. door kostenvermindering van ITS-toepassingen ten gevolge van gemeenschappelijke specificaties en schaalvoordelen). De doelstelling van de voorgestelde actie kan derhalve alleen worden bereikt op Gemeenschapsniveau, op basis van een rechtshandeling van de Gemeenschap.

- **Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel voldoet om de volgende redenen aan het evenredigheidsbeginsel:

De goedkeuring van alle nodige gedetailleerde specificaties door de Raad en het Europees Parlement, op individuele basis, zou noch doenlijk noch tijdefficiënt zijn. De betrokkenheid van de Commissie is beperkt tot wat minimaal nodig is om de doelstellingen van het voorstel te kunnen bereiken, en gaat niet verder dan wat daarvoor nodig is. De Commissie is bij het ondersteunen van de lidstaten beperkt tot het bepalen, met de hulp van het Europees ITS-comité, van procedures en specificaties in welomschreven prioriteitsgebieden die een supranationale aanpak vergen. Minder bevoegdheid zou een geïntegreerde en gecoördineerde invoering van interoperabele ITS in het wegvervoer en hun interfaces met andere vervoerswijzen in de hele EU in de weg staan. Het voorstel beantwoordt aan het evenredigheidsbeginsel.

De financiële en administratieve last van dit voorstel is beperkt tot reiskosten voor de vergaderingen van het comité en de adviesgroep.

- **Keuze van instrumenten**

Voorgesteld instrument: richtlijn.

Andere instrumenten zouden om de volgende redenen ongeschikt zijn:

De zelfregulerende aanpak die de industrie tot dusver heeft gevolgd, volstaat niet en vraagt om bindende bepalingen op Europees niveau.

Een verordening zou te prescriptief zijn, aangezien vele van de vereiste acties voor optimale invoering van ITS van land tot land kunnen verschillen. Anderzijds zouden zachte maatregelen, met inbegrip van aanbevelingen en ondersteuning voor coördinatie, niet direct resulteren in een algemene verbetering met versnelde en gecoördineerde invoering en gebruik van op wegvervoer toegepaste intelligente vervoerssystemen, met inbegrip van interfaces met andere vervoerswijzen.

Zowel gebruikers als fabrikanten van hardware en software vereisen een bepaald niveau van "betrouwbaarheid" met betrekking tot de te verlenen diensten, en de bijbehorende apparatuur om deze diensten te kunnen leveren of ervan gebruik te kunnen maken.

Derhalve vraagt deze kwestie een juridisch kader op Europees niveau. Daarbij stelt een richtlijn lidstaten in staat het uitgewerkte en overeengekomen kader aan te passen aan hun individuele behoeften.

Een richtlijn is het meest gepaste instrument, omdat de aan de lidstaten opgelegde verplichtingen de verschillende niveaus van gebruik en invoering van ITS onderkennen, waardoor zij zich kunnen concentreren op hun prioriteiten voor tenuitvoerlegging, terwijl de lidstaten tegelijkertijd aan de Commissie de bevoegdheid en verantwoordelijkheid laten om, met het Europese ITS-comité, de technische details (d.w.z. procedures en specificaties) te bepalen ter ondersteuning van de tenuitvoerlegging van de richtlijn.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Vergoeden van reiskosten (Europees ITS-comité en de adviesgroep elk 4 vergaderingen per jaar): 122 200,00 euro.

5. AANVULLENDE INFORMATIE

- **Europese Economische Ruimte**

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-Overeenkomst valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

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

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie³,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité⁴,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁵,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het toenemende wegvervoer dat samenhangt met de groei van de Europese economie en de mobiliteitseisen van de burgers, is een primaire oorzaak van toenemende congestie van het wegennet en toenemend energieverbruik, evenals van sociale en milieuproblemen.
- (2) Het antwoord op die belangrijke uitdagingen kan niet beperkt blijven tot traditionele maatregelen waaronder, met name, de uitbreiding van het bestaande wegennet. Innovatie zal een belangrijke rol moeten spelen bij het vinden van geschikte oplossingen voor de Gemeenschap.
- (3) Door informatie- en communicatietechnologie toe te passen op de sector van het wegvervoer en de interfaces daarvan met andere vervoerswijzen (ITS) kan een aanzienlijke bijdrage worden geleverd aan het verbeteren van de milieuprestaties, van de efficiëntie, met inbegrip van energie-efficiëntie, van de veiligheid van het wegvervoer en van de mobiliteit van passagiers en goederen, terwijl tegelijkertijd het functioneren van de interne markt en verhoogde competitiviteit en werkgelegenheid worden verzekerd.

³ PB C , , blz..

⁴ PB C , , blz..

⁵ PB C , , blz..

- (4) De vooruitgang die is geboekt bij de toepassing van informatie- en communicatietechnologieën op andere vervoerswijzen moet nu worden vertaald in ontwikkelingen in de sector van het wegvervoer, met name met het oog op betere integratie op dat gebied tussen wegvervoer en andere vervoerswijzen.
- (5) Sommige lidstaten zijn al bezig met nationale toepassingen van deze technologieën in de sector van het wegvervoer, maar die invoering blijft gefragmenteerd en ongecoördineerd, biedt geen waarborgen voor de geografische continuïteit van ITS-diensten in de hele Gemeenschap.
- (6) Om ITS op een gecoördineerde en effectieve wijze in te voeren in de hele Gemeenschap, moeten gemeenschappelijke specificaties worden vastgesteld. In eerste instantie moet prioriteit worden gegeven aan vier belangrijke terreinen voor de ontwikkeling en invoering van ITS.
- (7) De gemeenschappelijke specificaties zouden onder andere rekening moeten houden met en voortbouwen op de ervaring en resultaten die reeds op dit gebied zijn verkregen, met name in de context van het initiatief eSafety⁶, dat in april 2002 door de Commissie is opgestart. Het eSafety Forum is als onderdeel van dat initiatief door de Commissie opgericht voor het bevorderen en verder implementeren van aanbevelingen ter ondersteuning van de ontwikkeling, invoering en het gebruik van eSafety-systemen.
- (8) ITS moeten worden geënt op interoperabele systemen die zijn gebaseerd op open en publieke standaarden en zonder onderscheid beschikbaar zijn voor alle leveranciers en gebruikers van toepassingen en diensten.
- (9) De invoering en het gebruik van ITS-toepassingen en diensten brengen de verwerking van persoonsgegevens met zich mee. Bij die verwerking moet de communautaire regelgeving in acht worden genomen, onder meer Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens⁷ en in Richtlijn 2002/58/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 12 juli 2002 betreffende de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in de sector elektronische communicatie⁸.
- (10) Voor de invoering en het gebruik van ITS-toepassingen en -diensten, met name verkeers- en reisinformatiediensten, zullen gegevens over wegen, verkeer en reizen moeten verwerkt die zijn opgenomen in documenten die door organen uit de overheidssector van de lidstaten worden bewaard. Bij de verwerking en het gebruik van die gegevens moet de regelgeving van de Gemeenschap, namelijk Richtlijn 2003/98/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 november 2003 inzake het hergebruik van overheidsinformatie⁹, in acht worden genomen.

⁶ http://www.esafetysupport.org/download/European_Commission/048-esafety.pdf

⁷ PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

⁸ PB L 201 van 31.7.2002, blz. 37.

⁹ PB L 345 van 31.12.2003, blz. 90.

- (11) Richtlijn 2007/46/EG¹⁰ stelt een kader vast voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, terwijl Richtlijnen 2002/24/EG¹¹ en 2003/37/EG¹² respectievelijk betrekking hebben op de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en op de typegoedkeuring van landbouw- of bosbouwtractoren en aanhangwagens, en verwisselbare getrokken machines. De bepalingen in deze richtlijnen hebben betrekking op in voertuigen geïnstalleerde, aan ITS gerelateerde apparatuur, maar zijn zij niet van toepassing op externe ITS-apparatuur en -software voor weginfrastructuur, waarvoor bijgevolg moet worden voorzien in nationale procedures voor typegoedkeuring.
- (12) Voor ITS-toepassingen en -diensten die een accurate en tijds- en plaatsbepaling vergen, moet een beroep worden gedaan op satellietinfrastructuur of een andere technologie die eenzelfde mate van precisie waarborgt.¹³
- (13) Belangrijke belanghebbenden, zoals ITS-dienstaanbieders, verenigingen van gebruikers van ITS, vervoers- en infrastructuurexploitanten, vertegenwoordigers van fabrikanten, sociale partners, beroepsverenigingen en lokale autoriteiten zouden de mogelijkheid moeten hebben de Commissie advies ter verlenen over de commerciële en technische aspecten in verband met de invoering van ITS in de Gemeenschap.
- (14) De voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn nodige maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden.¹⁴
- (15) Met name zou de Commissie de bevoegdheid moeten om de bijlagen te wijzigen en de precieze specificaties voor de ontwikkeling, de implementatie en het gebruik van interoperabele ITS vast te stellen. Aangezien dit maatregelen van algemene strekking zijn, met als doel niet-essentiële elementen van deze richtlijn te wijzigen, onder andere door haar aan te vullen met nieuwe, niet-essentiële elementen, kunnen zij worden goedgekeurd overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.
- (16) Om een gecoördineerde aanpak te kunnen garanderen, moet de Commissie toezien op coherentie tussen de activiteiten van het door deze richtlijn opgerichte comité en die van het comité dat is opgericht bij Richtlijn 2004/52/EG van het Europese Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap¹⁵, het comité dat is opgericht bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer¹⁶, en het comité dat is ingesteld bij Richtlijn 2007/46/EG van het

¹⁰ PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

¹¹ PB L 124 van 9.5.2002, blz. 1.

¹² PB L 171 van 9.7.2003, blz. 1.

¹³ Zie Verordening nr. 1/2005 van de Raad van 22 december 2004, PB L 3 van 5.1.2005, blz. 1 en Verordening (EG) nr. 683/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008, PB L 196 van 24.7.2008, blz. 1.

¹⁴ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

¹⁵ PB L 166 van 30.4.2004, blz. 124.

¹⁶ PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8.

Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 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.¹⁷

- (17) Aangezien de doelstelling van deze richtlijn, het verzekeren van de gecoördineerde invoering van interoperabele ITS in de hele Gemeenschap, niet voldoende kan worden bereikt door de lidstaten en bijgevolg, vanwege de omvang en de gevolgen, beter kan worden bereikt op gemeenschapsniveau, kan de Gemeenschap maatregelen goedkeuren, overeenkomstig het in artikel 5 van het EG-Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Volgens het evenredigheidsprincipe zoals beschreven in dat artikel, gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om die doelstellingen te bereiken,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp en werkingsfeer

Deze richtlijn stelt een kader vast voor de gecoördineerde invoering en gebruik van intelligente vervoerssystemen binnen de Gemeenschap en de ontwikkeling van de daarvoor benodigde specificaties.

Zij is van toepassing op alle intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegtransport en de interfaces met andere vervoerswijzen.

Artikel 2

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- (a) "Intelligente vervoerssystemen (Intelligent Transport Systems, ITS)": systemen waarin informatie- en communicatietechnologie wordt toegepast, ter ondersteuning van het wegvervoer (met inbegrip van infrastructuur, voertuigen en gebruikers) en voor de interfaces met andere vervoerswijzen;
- (b) "interoperabiliteit": het vermogen van systemen en van de aan de basis daarvan liggende processen om onderling gegevens uit te wisselen en informatie en kennis te delen;
- (c) "ITS-toepassing": een operationeel instrument voor het toepassen van ITS;
- (d) "ITS-dienst": de invoering van een ITS-toepassing door een duidelijk omlijnd organisatorisch en operationeel kader met als doel bij te dragen aan de veiligheid, de efficiëntie, het comfort van de gebruikers en/of vervoers- en reisdiensten te faciliteren of te ondersteunen;

¹⁷ PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

- (e) "ITS-dienstaanbieder": elke willekeurige aanbieder van een ITS-dienst, zij het openbaar of privé;
- (f) "ITS-gebruiker": elke willekeurige gebruiker van ITS-toepassingen of -diensten met inbegrip van reizigers, gebruikers en beheerders van weginfrastructuur, beheerders van wagenparken en noodhulpdiensten;
- (g) "nomadisch apparaat": een communicatie- of informatieapparaat dat door de bestuurder mee in een voertuig kan worden genomen om te gebruiken tijdens het rijden, zoals een mobiele telefoon, een navigatiesysteem of een zakcomputer;
- (h) "platform": de omvattende functionele, technische en operationele omgeving die de invoering, het aanbieden of de exploitatie van ITS-toepassingen en -diensten mogelijk maakt.

Artikel 3

Invoering van ITS

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om de gecoördineerde invoering en gebruik van interoperabele ITS-toepassingen en -diensten binnen de Gemeenschap te verzekeren.
2. In het bijzonder moeten de lidstaten:
 - (a) erop toezien dat betrouwbare en regelmatig bijgewerkte relevante gegevens over wegvervoer beschikbaar worden gesteld aan ITS-gebruikers en ITS-dienstaanbieders;
 - (b) erop toezien dat wegverkeers- en reisgegevens en andere relevante informatie kunnen worden uitgewisseld tussen de bevoegde verkeersinformatie- en controlecentra in verschillende regio's of in verschillende lidstaten;
 - (c) de nodige maatregelen nemen om ITS-systemen op veiligheidsgebied in voertuigen en weginfrastructuur te integreren en om veilige mens/machine-interfaces te ontwikkelen, met name voor nomadische apparaten;
 - (d) de nodige maatregelen treffen om de verschillende ITS-toepassingen voor de uitwisseling van informatie en communicatie tussen voertuigen en de weginfrastructuur in één enkel platform te integreren.
3. Voor ITS-toepassingen en -diensten die een wereldwijde, continue, accurate en gegarandeerde tijds- en plaatsbepaling vergen, moet gebruik worden gemaakt van een infrastructuur op basis van satellieten, of van een andere technologie met een gelijk precisieniveau.
4. Bij de goedkeuring van de maatregelen de in de punten 1 en 2 bedoelde maatregelen, moeten de lidstaten rekening houden met de in bijlage I genoemde beginsels.

Artikel 4

Specificaties

1. De Commissie moet specificaties definiëren voor de invoering en het gebruik van ITS, met name voor de volgende prioriteitsgebieden:
 - (a) optimaal gebruik van weg-, verkeers- en reisgegevens;
 - (b) continuïteit van ITS-diensten voor verkeers- en vrachtbeheer op de Europese vervoerscorridors en in stedelijke agglomeraties;
 - (c) veiligheid op en van wegen;
 - (d) integratie van het voertuig in de transportinfrastructuur.
2. De specificaties moeten worden gebaseerd op de beginselen die worden genoemd in bijlage I en moeten ten minste de in bijlage II genoemde kernelementen omvatten.
3. De maatregelen die zijn bedoeld om niet-essentiële elementen van deze richtlijn te wijzigen door haar aan te vullen, moeten worden goedgekeurd overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing, zoals bedoeld in artikel 8, lid 2.

Artikel 5

Typegoedkeuring van aan weginfrastructuur gerelateerde ITS-apparatuur en -software

1. Wanneer zulks noodzakelijk is omwille van de efficiëntie, met inbegrip van energie-efficiëntie, de veiligheid of beveiliging, of de bescherming van het milieu, moeten ITS-apparatuur en -softwaretoepassingen die buiten het toepassingsgebied van Richtlijnen 2002/24/EG, 2003/37/EG en 2007/46/EG vallen, voordat zij in gebruik worden genomen een typegoedkeuring krijgen.
2. De lidstaten dienen de Commissie in kennis te stellen van de nationale instanties die verantwoordelijk zijn voor de typegoedkeuring van ITS-apparatuur en -softwaretoepassingen, als bedoeld in deze richtlijn. De Commissie deelt die informatie mee aan de andere lidstaten.
3. Door de nationale instanties van andere lidstaten als bedoeld in lid 2 uitgevaardigde typegoedkeuring worden door de andere lidstaten erkend.

Artikel 6

Regels betreffende privacy, beveiliging en hergebruik van informatie

1. De lidstaten dienen ervoor te zorgen dat de verwerking van persoonsgegevens in de context van de werking van ITS wordt uitgevoerd overeenkomstig de communautaire regelgeving ter bescherming van de vrijheden en fundamentele rechten van het individu, met name Richtlijnen 95/46/EG en 2002/58/EG.
2. Met name moeten lidstaten erop toezien dat ITS-gegevens en verslaglegging worden beschermd tegen misbruik, met inbegrip van onrechtmatige toegang, wijziging of verlies.

3. Richtlijn 2003/98/EG¹⁸ is van toepassing.

Artikel 7

Wijzigingsprocedure

De Commissie kan de bijlagen wijzigen op basis van de ervaring die is opgedaan bij de tenuitvoerlegging van deze richtlijn en kan de bijlagen verder aanpassen aan de technische vooruitgang.

Deze maatregelen van algemene strekking, die bedoeld zijn om niet-essentiële elementen van deze richtlijn te wijzigen, onder meer door nieuwe elementen toe te voegen, worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel als bedoeld in artikel 8, lid 2.

Artikel 8

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het *Europees ITS-comité* (European ITS Committee, EIC), hierna "het comité" genoemd, dat is samengesteld uit vertegenwoordigers van de lidstaten en wordt voorgezeten door een vertegenwoordiger van de Commissie.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

Artikel 9

Europese ITS-adviesgroep

De Commissie richt een Europese ITS-adviesgroep op, om haar te adviseren over zakelijke en technische aspecten van de invoering en het gebruik van ITS in de Gemeenschap. De groep zal worden samengesteld uit topvertegenwoordigers van relevante ITS-dienstaanbieders, verenigingen van gebruikers, vervoers- en infrastructuurexploitanten, fabrikanten, sociale partners, beroepsverenigingen, lokale overheid en andere relevante fora.

Artikel 10

Verslaglegging

1. De lidstaten dienen ten laatste [*zes maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn*] bij de Commissie een gedetailleerd verslag in over hun nationale activiteiten en projecten met betrekking tot de prioritaire terreinen volgens artikel 4,

¹⁸ PB L 345 van 31.12.2003, blz. 90.

lid 1, waarin ten minste de informatie de in bijlage III vastgestelde informatie is opgenomen.

2. De lidstaten delen ten laatste [*twee jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn*] hun plannen voor nationale ITS-maatregelen in de volgende vijf jaar, met ten minste de in bijlage III vastgelegde informatie, mee aan de Commissie.
3. De lidstaten brengen daarna jaarlijks verslag uit over de geboekte vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van deze plannen.
4. De Commissie brengt om het half jaar verslag uit aan het Europees Parlement en aan de Raad.

Artikel 11

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om ten laatste [*24 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn*] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie onverwijld de tekst van deze bepalingen mee alsmede een transponeringstabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van nationale wetgeving mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 12

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Artikel 13

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor de Raad
De voorzitter*

BIJLAGE I

BEGINSELEN VOOR DE INVOERING VAN ITS ZOALS BEDOELD IN ARTIKEL 3

De selectie en invoering van ITS-toepassingen en -diensten gebeurt op basis van een onderzoek naar de behoeften en overeenkomstig de volgende beginselen:

- (a) **Effectiviteit:** het vermogen een tastbare bijdrage te leveren tot het oplossen van de belangrijkste uitdagingen aangaande wegvervoer in Europa (bv. het reduceren van congestie, verlagen van uitstoot, verbeteren van energie-efficiëntie, het tot stand brengen van een grotere veiligheid en betere beveiliging);
- (b) **Kosteffectiviteit:** de verhouding tussen kosten en baten met betrekking tot het halen van doelstellingen;
- (c) **Geografische continuïteit:** het vermogen naadloze diensten te leveren in de hele Gemeenschap, met name op het trans-Europese vervoersnetwerk;
- (d) **Interoperabiliteit:** het vermogen van systemen om onderling gegevens uit te wisselen en om informatie en kennis te kunnen delen;
- (e) **Ontwikkelingsstadium:** het ontwikkelingsniveau.

BIJLAGE II

ESSENTIËE ELEMENTEN VAN DE SPECIFICATIES ALS BEDOELD IN ARTIKEL 4

(1) Optimaal gebruik van weg-, verkeers- en reisgegevens

De specificaties voor een optimaal gebruik van weg-, verkeers- en reisgegevens omvatten onder andere:

- (a) De definitie van de eisen inzake de accuraatheid en grensoverschrijdende beschikbaarheid voor ITS-gebruikers van verkeers- en reisinformatie in real-time, met name:
 - de beschikbaarheid van accurate gegevens over openbare wegen en real-time verkeersgegevens die worden gebruikt voor verkeers- en reisinformatie in real-time voor ITS-dienstaanbieders,
 - faciliteren van elektronische uitwisseling tussen de relevante overheid en belanghebbenden en de bevoegde ITS-dienstaanbieders, grensoverschrijdend,
 - het tijdig bijwerken van gegevens over openbare wegen en verkeersgegevens die worden gebruikt voor real-time verkeers- en reisinformatie door de bevoegde overheid en belanghebbenden,
 - het tijdig bijwerken van real-time verkeers- en reisinformatie door de ITS-dienstaanbieders;

- (b) De definitie van de eisen inzake het door de bevoegde overheid verzamelen van weg- en verkeersgegevens (met inbegrip van verkeerscirculatieplannen, verkeersregels en aanbevolen routes, met name voor vrachtwagens) en voor het verstrekken van die gegevens aan ITS-dienstaanbieders, met name:
 - de beschikbaarheid voor ITS-dienstaanbieders van gegevens over openbare wegen en verkeer (met inbegrip van bv. verkeerscirculatieplannen, verkeersregels en aanbevolen routes) die zijn verzameld door de bevoegde overheid,
 - het mogelijk maken van elektronisch uitwisselen tussen de bevoegde overheid en de ITS-dienstaanbieders,
 - het tijdig bijwerken van gegevens over openbare wegen en verkeer (met inbegrip van verkeerscirculatieplannen, verkeersregels en aanbevolen routes) door de bevoegde overheid,
 - het tijdig bijwerken van de ITS-diensten en -toepassingen onder gebruikmaking van deze gegevens over openbare wegen en verkeer door de ITS-dienstaanbieders;

- (c) De definitie van de eisen inzake de accuraatheid en het ter beschikking stellen van gegevens over openbare wegen aan makers en dienstaanbieders van digitale kaarten, met name:
- de beschikbaarheid voor makers en dienstaanbieders van digitale kaarten, van gegevens over openbare wegen en verkeer die worden gebruikt voor digitale kaarten,
 - het faciliteren van elektronische uitwisseling tussen de bevoegde overheid en belanghebbenden en de makers en aanbieders van digitale kaarten,
 - het tijdig bijwerken van gegevens over openbare wegen en verkeer voor digitale kaarten door de bevoegde overheid en belanghebbenden,
 - het tijdig bijwerken van de digitale kaarten door makers en dienstaanbieders van digitale kaarten;
- (d) De definitie van minimumvereisten voor het gratis verstrekken aan alle weggebruikers van "universele verkeersboodschappen", evenals de minimale inhoud daarvan, met name:
- het gebruik van een gestandaardiseerde lijst van veiligheidsgerelateerde verkeersgebeurtenissen ("universele verkeersboodschappen") die gratis aan ITS-gebruikers moeten worden doorgegeven,
 - de compatibiliteit en de integratie van "universele verkeersboodschappen" in ITS-diensten voor verkeers- en reisinformatie in real-time.

(2) Continuïteit van ITS-diensten voor verkeers- en vrachtbeheer op de Europese vervoerscorridors en in stedelijke agglomeraties

De specificaties voor de continuïteit en interoperabiliteit van de diensten voor verkeer- en vrachtbeheer voor de Europese vervoerscorridors en in stedelijke agglomeraties omvatten het volgende:

- (a) de definitie van de minimale/noodzakelijke eisen voor de continuïteit van ITS-diensten voor vracht en passagiers via vervoerscorridors en verschillende transportwijzen, met name:
- het faciliteren van elektronische uitwisseling van verkeersgegevens en informatie door de bevoegde verkeersinformatie-/controlecentra uit verschillende landen, regio's, stedelijke en interstedelijke gebieden,
 - het gebruik van gestandaardiseerde informatiestromen of verkeersinterfaces tussen de bevoegde verkeersinformatie-/controlecentra;
- (b) De definitie van de nodige maatregelen om innovatieve ITS-technologieën (radiofrequentie-identificatie (RFID) of Galileo/Egnos) te gebruiken bij het tot stand brengen van ITS-toepassingen (met name het volgen en traceren van

vracht onderweg en voor verschillende vervoerswijzen) voor de goederenlogistiek (eFreight), met name:

- de beschikbaarheid van relevante TS-technologieën voor en het gebruik ervan door ontwikkelaars van ITS-toepassingen,
 - de integratie van de resultaten van lokalisatie (door bv. RFID en/of Galileo/EGNOS) in hulpmiddelen en centra voor verkeersbeheer;
- (c) De definitie van de nodige maatregelen voor het ontwikkelen van een ITS-architectuur voor stedelijke mobiliteit, met inbegrip van een geïntegreerde en multimodale aanpak voor reisplanning, de vraag naar vervoer en verkeersbeheer, met name:
- de beschikbaarheid voor stedelijke controlecentra van gegevens over openbaar vervoer, reisplanning, vraag naar vervoer, en verkeers- en parkeergegevens,
 - het faciliteren van de elektronische uitwisseling van multimodale gegevens tussen de verschillende stedelijke controlecentra voor openbaar of privévervoer,
 - de integratie van alle relevante gegevens en informatie in één enkele architectuur.

(3) Verkeersveiligheid

De specificaties voor ITS-toepassingen voor verkeersveiligheid omvatten het volgende:

- (a) de definitie van de nodige maatregelen voor de geharmoniseerde introductie van pan-Europees eCall, dat omvat:
- de beschikbaarheid van de vereiste voertuigeigen ITS-gegevens die moeten worden uitgewisseld,
 - de beschikbaarheid van de nodige apparatuur in de (noodhulp)centra van de weginfrastructuur (Public Service Access Points) die de door de voertuigen uitgezonden gegevens ontvangen,
 - het faciliteren van elektronische uitwisseling van gegevens tussen de voertuigen en de (noodhulp)centra van de weginfrastructuur (Public Service Access Points);
- (b) De vaststelling van de nodige maatregelen om de veiligheid van weggebruikers te garanderen met betrekking tot de mens/machine-interface aan boord en het gebruik van nomadische apparaten, evenals de beveiliging van de communicatie in voertuigen,
- (c) De definitie van de nodige maatregelen om de veiligheid en het comfort van kwetsbare weggebruikers te garanderen voor alle ITS-toepassingen,

- (d) De definitie van de nodige maatregelen om veilige parkeerplaatsen te bieden voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen en op ITS-gebaseerde parkeer- en reserveringssystemen, met name:
- de beschikbaarheid van voldoende parkeerfaciliteiten,
 - de beschikbaarheid van parkeerinformatie voor gebruikers,
 - het mogelijk maken van elektronische uitwisseling van gegevens tussen parkeerplaatsen, centra en de voertuigen,
 - de integratie van relevante ITS-technologieën in zowel voertuigen als parkeerfaciliteiten om de informatie betreffende beschikbare parkeerplaatsen bij te werken met het oog op reserveringen;

(4) Integratie van het voertuig in de vervoersinfrastructuur

De specificaties voor ITS voor de integratie van het voertuig in de vervoersinfrastructuur omvatten het volgende:

- (a) De definitie van de nodige maatregelen voor het integreren van verschillende ITS-toepassingen in een open platform aan boord van voertuigen, in het bijzonder gebaseerd op:
- de identificatie van functionele vereisten van bestaande of geplande ITS-toepassingen,
 - de definitie van een open architectuur die interoperabiliteit en/of onderlinge verbinding met infrastructuursystemen en -faciliteiten garandeert,
 - de "plug and play" integratie van toekomstige nieuwe of opgewaardeerde ITS-toepassingen in een open platform aan boord van het voertuig,
 - het gebruik van standaardiseringsprocessen voor de goedkeuring van de architectuur, en de open specificaties aan boord van voertuigen;
- (b) De definitie van de nodige maatregelen ter bevordering van de ontwikkeling en implementatie van coöperatieve (voertuiginfrastructuur-)systemen, met name:
- het faciliteren van de uitwisseling van gegevens en informatie tussen voertuigen onderling, tussen voertuig en infrastructuur, en tussen infrastructuren onderling,
 - De beschikbaarheid aan de respectieve partijen (voertuig of weginfrastructuur) van de uit te wisselen relevante gegevens of informatie,
 - het gebruik van een gestandaardiseerd berichtformaat voor deze uitwisseling van gegevens tussen het voertuig en de infrastructuur,

- de definitie van een communicatie-infrastructuur voor elk type uitwisseling (V2V, V2I, I2I),
- het gebruik van normaliseringsprocessen om de respectieve architecturen goed te keuren.

BIJLAGE III

RICHTSNOEREN VOOR DE INHOUD VAN VERSLAGEN INZAKE NATIONALE ITS-ACTIES ALS BEDOELD IN ARTIKEL 10

- (1) De rapporten met betrekking tot de prioritaire terreinen die zijn vastgelegd in artikel 4, lid 1, en die worden verschaft door de lidstaten overeenkomstig artikel 10 dekken het nationale beleidsniveau. Indien dat relevant is, kan in de verslagen ook informatie over het regionale of lokale beleidsniveau worden opgenomen.
- (2) Het overeenkomstig artikel 10, lid 1, te verstrekken verslag moet ten minste de volgende informatie bevatten:
 - (a) de huidige nationale strategie inzake ITS,
 - (b) de doelstellingen en de onderbouwing daarvan,
 - (c) een korte beschrijving van de status van de invoering en randvoorwaarden van ITS,
 - (d) prioritaire terreinen voor huidige acties en gerelateerde maatregelen,
 - (e) een indicatie hoe deze strategie en deze acties of maatregelen bijdragen aan de gecoördineerde en interoperabele invoering van ITS-toepassingen en de continuïteit van diensten in de Gemeenschap (zie artikel 4, lid 1).
- (3) Het overeenkomstig artikel 10, lid 2, in te dienen verslag moet ten minste de volgende informatie bevatten:
 - (a) de nationale strategie met betrekking tot ITS, met inbegrip van de doelstellingen daarvan,
 - (b) een gedetailleerde beschrijving van de invoering en de randvoorwaarden van ITS,
 - (c) de geplande prioritaire terreinen voor acties en daarmee samenhangende maatregelen, met inbegrip van een indicatie over hoe de in artikel 4, lid 1, vastgelegde prioritaire terreinen worden aangepakt,
 - (d) een gedetailleerde toelichting van de tenuitvoerlegging van huidige en geplande acties wat betreft
 - instrumenten,
 - hulpbronnen,
 - raadpleging en actieve belanghebbenden,
 - mijlpalen,
 - toezicht.

(COD)

FINANCIËEL MEMORANDUM BIJ HET BESLUIT

1. BENAMING VAN HET VOORSTEL: 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

2. ABM/ABB-KADER

Titel 6: Energie en vervoer

3. BEGROTINGSONDERDELEN

3.1. Begrotingsonderdelen (beleidsuitgaven en bijbehorende uitgaven voor technische en administratieve bijstand (vroegere BA-onderdelen)) inclusief omschrijving:

3.2. Duur van de actie en van de financiële gevolgen:

3.3. Begrotingskenmerken:

Begrotingsonderdeel	Soort uitgave		Nieuw	Bijdrage EVA	Bijdragen van kandidaat-lidstaten	Rubriek financiële vooruitzichten

4. OVERZICHT VAN DE MIDDELEN

4.1. Financiële middelen

4.1.1. Overzicht van de vastleggingskredieten (VK) en betalingskredieten (BK)

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort uitgave	Punt nr.		2010	2011	2012	2013	2014	2015 en later	Totaal
---------------	----------	--	------	------	------	------	------	---------------------	--------

Beleidsuitgaven¹⁹

Vastleggingskredieten (VK)	8.1.	a							
Betalingskredieten (BK)		b							

Administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag²⁰

Technische & administratieve bijstand (NGK)	8.2.4.	c							
---	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

TOTAAL REFERENTIEBEDRAG

Vastleggingskredieten		a+c							
Betalingskredieten		b+c							

Administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen²¹

Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven (NGK)	8.2.5.	d	0.101	0.101	0.101	0.101	0.101	0.101	0.606
Andere niet in het referentiebedrag begrepen administratieve uitgaven (NGK)	8.2.6.	e	0.122	0.122	0.122	0,122	0.122	0.122	0.732

Totale indicatieve kosten van de maatregel

TOTAAL VK inclusief personeelsuitgaven		a+c +d +e	0.223	0.223	0.223	0.223	0.223	0.223	1.338
TOTAAL BK inclusief personeelsuitgaven		b+c +d +e	0.223	0.223	0.223	0.223	0.223	0.223	1.338

¹⁹ Uitgaven die niet vallen onder hoofdstuk xx 01 van de desbetreffende titel xx.

²⁰ Uitgaven krachtens artikel xx 01 04 van titel xx.

²¹ Uitgaven krachtens hoofdstuk xx 01 behalve artikels xx 01 04 of xx 01 05.

Medefinanciering

Indien het voorstel door lidstaten of uit andere bronnen (geef aan welke) wordt medegefinancierd, geef dan een raming daarvan in de onderstaande tabel (voeg extra rijen toe, indien de medefinanciering uit meer dan een bron afkomstig is):

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Medefinancieringsbron		2010	2011	2012	2013	2014	2015 en later	Totaal
.....	f							
TOTAAL VK inclusief medefinanciering	a+c +d +e +f	0.223	0.223	0.223	0.223	0.223	0.223	1.338

4.1.2. Verenigbaarheid met de financiële programmering

- Het voorstel is verenigbaar met de bestaande financiële programmering.
- Het voorstel vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van de financiële vooruitzichten.
- Het voorstel vergt wellicht toepassing van de bepalingen van het Interinstitutioneel Akkoord²² (flexibiliteitsinstrument of herziening van de financiële vooruitzichten).

4.1.3. Financiële gevolgen voor de ontvangsten

- Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten
- Het voorstel heeft de volgende financiële gevolgen voor de ontvangsten:

in miljoen euro (tot op een decimaal)

Begrotingsonderdeel	Inkomsten	Vóór de actie [Jaar n-1]	Situatie na de actie							
			2010	2011	2012	2013	2014	2015		
	a) Inkomsten in absolute termen									
	b) Verandering in inkomsten	Δ								

²² Zie punten 19 en 24 van het Interinstitutioneel Akkoord.

4.2. Totale personele middelen in VTE – zie details onder punt 8.2.1.

Jaarlijkse behoeften	2010	2011	2012	2013	2014	2015 en later
Totale personele middelen	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

5. KENMERKEN EN DOELSTELLINGEN

5.1. Behoeftte waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien

5.2. Toegevoegde waarde door communautaire betrokkenheid en coherentie van het voorstel met andere financiële instrumenten en mogelijke synergie

5.3. Doelstellingen, verwachte resultaten en daarmee samenhangende indicatoren van het voorstel in de context van het ABM-kader

5.4. Wijze van uitvoering (indicatief)

Gecentraliseerd beheer

direct door de Commissie,

gedelegeerd aan:

uitvoerende agentschappen

door de Gemeenschappen opgerichte instanties als bedoeld in artikel 185 van het Financieel Reglement

nationale instanties uit de publieke sector of organen met een taak op het gebied van openbare dienstverlening

Gedeeld of decentraal beheer

met lidstaten

met derde landen

Gezamenlijk beheer met internationale organisaties (geef aan welke)

Relevant commentaar:

6. TOEZICHT EN EVALUATIE

6.1. Toezichtstelsysteem

6.2. Evaluatie

6.2.1. *Evaluatie vooraf*

6.2.2. *Naar aanleiding van maatregelen genomen na een tussentijdse evaluatie of evaluatie achteraf (lessen die geleerd zijn uit soortgelijke activiteiten in het verleden)*

6.2.3. *Voorwaarden en frequentie van toekomstige evaluaties*

7. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN

Niet van toepassing

8. MIDDELEN

8.1. Financiële kosten van de doelstellingen van het voorstel²³

Vastleggingskredieten in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

(Omschrijvingen van doelstellingen, maatregelen en output)	Soort resultaat	Gem · kosten	2010		2011		2012		2013		2014		2015 en later		TOTAAL	
			Output	Totale kosten	Output	Totale kosten	Output	Totale kosten	Output	Totale kosten	Output	Totale kosten	Output	Totale kosten	Output	Totale kosten
OPERATIONELE DOELSTELLING 1 ²⁴																
Maatregel 1.....																
- Output 1																
- Output 2																
Maatregel 2.....																
- Output 1																
Subtotaal doelstelling 1																
OPERATIONELE DOELSTELLING																

²³ Ter informatie: Een begroting 300 miljoen euro voor projecten in verband met ITS voor het wegverkeer is ingeschreven in het meerjarenprogramma van het trans-Europese vervoersnetwerk voor de jaren 2007-2013.

²⁴ Zoals beschreven in punt 5.3.

2															
Maatregel 1.....															
- Output 1															
Subtotaal doelstelling 2															
OPERATIONELE DOELSTELLING n															
Subtotaal doelstelling n															
TOTALE KOSTEN															

8.2. Administratieve uitgaven

8.2.1. Aantal en type personele middelen

Type post		Aan het beheer van de maatregel toe te wijzen personeel onder gebruikmaking van bestaande en/of bijkomende middelen (aantal betrekkingen/VTE's)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ambtenaren of tijdelijk personeel ²⁵ (XX 01 01)	A*/AD	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
	B*, C*/AST	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel ²⁶							
Uit art. XX 01 04/05 gefinancierd ander personeel ²⁷							
TOTAAL		0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

8.2.2. Omschrijving van de taken die uit de actie voortvloeien

8.2.3. Bronnen van (statutair) personeel

- Posten die momenteel zijn toegewezen aan het beheer van het te vervangen of te verlengen programma
- Posten die al zijn toegewezen in het kader van de JBS/VOB-procedure voor jaar n
- Posten waarom in het kader van de volgende JBS/VOB-procedure zal worden gevraagd
- Bestaande posten binnen de beherende dienst die worden heringedeeld (interne herindeling)
- Posten die voor jaar n nodig zijn, maar die in het kader van de JBS/VOB-procedure voor dat jaar nog niet zijn toegewezen

²⁵ Waarvan de kosten NIET zijn gedekt door het referentiebedrag.

²⁶ Waarvan de kosten NIET zijn gedekt door het referentiebedrag.

²⁷ Waarvan de kosten in het referentiebedrag zijn begrepen.

8.2.4. *Andere administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag (XX 01 04/05 – Uitgaven voor administratief beheer)*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Begrotingsonderdeel (nummer en omschrijving)	2010	2011	2012	2013	2014	2015 en later	TOTA AL
1 Technische en administratieve bijstand (met inbegrip van aanverwante personeelskosten)							
Uitvoerende bureaus ²⁸							
Andere technische en administratieve bijstand							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
Totaal technische en administratieve bijstand							

8.2.5. *Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort personeel	2010	2011	2012	2013	2014	2015 en later
Ambtenaren en tijdelijk personeel (XX 01 01)	0.101	0.101	0.101	0.101	0.101	0.101
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel (hulpfunctionarissen, gedetacheerde nationale deskundigen, personeel op contractbasis enz.) (vermeld begrotingsonderdeel)						
Totaal personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die NIET in het referentie- bedrag zijn begrepen	0.101	0.101	0.101	0.101	0.101	0.101

²⁸

Hier moet worden verwezen naar het specifieke financiële memorandum voor het (de) desbetreffende uitvoerende bureau (s).

Berekening – *Ambtenaren en tijdelijke functionarissen*

Berekening – *Uit artikel XX 01 02 gefinancierd personeel*

8.2.6. *Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 en later	TOTAA L
XX 01 02 11 01 – Dienstreizen							
XX 01 02 11 02 – Conferenties en vergaderingen	0.052	0.052	0.052	0.052	0.052	0.052	0.312
XX 01 02 11 03 – Comités ²⁹	0.070	0.070	0.070	0.070	0.070	0.070	0.420
XX 01 02 11 04 – Studies & adviezen							
XX 01 02 11 05 - Informatiesystemen							
2 Totaal andere beheersuitgaven (XX 01 02 11)							
3 Andere uitgaven van administratieve aard (vermeld welke en verwijst naar het begrotingsonderdeel)							
Totale andere administratieve uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen	0.122	0.122	0.122	0.122	0.122	0.122	0.732

Berekening - *Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

²⁹ ITS-comité van comitéprocedure.

De behoeften op het administratieve en personele vlak worden gefinancierd uit de toewijzing voor het beheer die het desbetreffende directoraat-generaal in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure ontvangt.