



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 11.4.2016

C(2016) 1999 final

Dhr. Tjeerd VAN DEKKEN
Voorzitter van de vaste commissie voor
Infrastructuur en Milieu
Postbus 20018
NL – 2500 EA DEN HAAG

cc. Mevr. Khadija ARIB
Voorzitter van de Tweede Kamer
Postbus 20018
NL – 2500 EA DEN HAAG

Geachte voorzitter,

De Commissie dankt de Tweede Kamer voor haar advies in antwoord op de openbare raadpleging over de gedelegeerde maatregelen op het gebied van EU-brede multimodale reisinformatiediensten zoals vastgelegd in de ITS-richtlijn: Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen¹.

Het verstrekken van volledige, nauwkeurige en betrouwbare multimodale reisinformatie aan alle reizigers in de EU staat hoog op de agenda van de Commissie. Het faciliteren van het vrij verkeer van interoperabele gegevens in de EU, gekoppeld aan ondersteuning van het gebruik en de uitwisseling van interoperabele plaatselijke, regionale en nationale diensten, zijn essentieel om die doelstelling te verwezenlijken. De Commissie werkt aan gedelegeerde maatregelen die een evenwichtige en effectieve bijdrage kunnen leveren aan die doelstelling.

De Commissie waardeert de betrokkenheid van de Tweede Kamer in deze fase van de procedure tot vaststelling van gedelegeerde handelingen. In de resultaten van de openbare raadpleging² die zij onlangs heeft bekendgemaakt, wordt een antwoord gegeven op een aantal vragen die de Tweede Kamer heeft gesteld met betrekking tot onder meer de economische, juridische, technische en organisatorische belemmeringen en het belang en effect van standaardisering voor het aanbieden van volledige, nauwkeurige en betrouwbare multimodale reisinformatie in de EU. Voorts worden de onderzochte beleidsopties onderworpen aan een kosten-batenanalyse, waarbij de effecten van de verschillende maatregelen in kaart worden gebracht. Na voltooiing van de voorbereidende studie en het overleg met de door de lidstaten aangewezen experts, verwacht de Commissie dat de

¹ PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1.

² http://ec.europa.eu/transport/themes/its/consultations/2015-its-mmtips_en.htm.

specificaties eind 2016 kunnen worden vastgesteld,. Daarna worden ze overeenkomstig de ITS-richtlijn meegedeeld aan het Europees Parlement en de Raad.

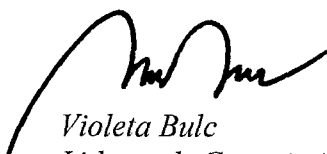
Voor de antwoorden op de technische vragen en opmerkingen die in het advies worden geformuleerd, verwijst de Commissie de Tweede Kamer naar de bijlage.

De Commissie hoopt dat deze brief een antwoord biedt op de vragen en opmerkingen van de Tweede Kamer en kijkt uit naar het vervolg van de politieke dialoog.

Hoogachtend,



*Frans Timmermans
Eerste vicevoorzitter*



*Violeta Bulc
Lid van de Commissie*

BIJLAGE

De Commissie heeft de door de Tweede Kamer in haar advies genoemde elementen zorgvuldig onderzocht en formuleert hierop de volgende antwoorden, ingedeeld per thema.

Intelligente vervoerssystemen en tenuitvoerlegging van de ITS-richtlijn

Intelligente Vervoerssystemen (ITS) zijn dynamische marktgestuurde oplossingen die berusten op nauwe publieke en private samenwerking, inclusief publiek/private partnerschappen. Bij de tenuitvoerlegging van de ITS-richtlijn wordt sterk ingezet op het tot stand brengen van de noodzakelijke randvoorwaarden om de eindgebruiker betrouwbare informatie te kunnen verstrekken. Dat is de reden waarom in de technische specificaties tot dusver werd gefocust op de "back office", d.w.z. een vlottere toegang tot relevante gegevens, interoperabiliteit dankzij geharmoniseerde normen en de continuïteit van ITS-diensten op het vervoersnetwerk in de hele Unie. Daarbij moet worden benadrukt dat die specificaties alleen van toepassing zijn op de gegevens en diensten die in de lidstaten reeds beschikbaar zijn. Het is niet de bedoeling nieuwe gegevens te verzamelen of nieuwe diensten op te zetten. De lidstaten kunnen, afhankelijk van de situatie en de plaats, zelf het best inschatten welke ITS-oplossingen nodig zijn.

Er zijn reeds gedelegeerde handelingen vastgesteld in verband met veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens, verkeersveiligheidsinformatie, en real-time verkeersinformatie. De ontwikkeling van die specificaties is gebeurd op basis van uitvoerig overleg om een kader te creëren dat de marktwerking ondersteunt maar niet belemmert. De tenuitvoerlegging van de ITS-richtlijn heeft er al voor gezorgd dat nationale toegangspunten (NAP) in de EU zijn opgezet³. De lidstaten bepalen de opzet van hun NAP zelf, rekening houdend met hun plaatselijke situatie en de bestaande infrastructuur. Voor Nederland is de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) na een grondige analyse aangewezen als NAP voor parkeerplaatsen voor vrachtwagens en verkeersveiligheidsinformatie.

Voor nadere details verwijzen we de Tweede Kamer naar het verslag over de tenuitvoerlegging van de ITS-richtlijn op de website van het DG Mobiliteit en vervoer.⁴

Multimodale reisinformatie in de EU

Multimodale reisinformatie is een belangrijke pijler van ITS en kan het rendement van de vervoerssector sterk verbeteren door de integratie van verschillende vervoerswijzen te faciliteren, duurzaam vervoer te promoten en in te spelen op de informatiebehoeften van alle soorten reizigers. Verschillende lidstaten, waaronder Nederland, hebben op dit vlak reeds aanzienlijke vooruitgang geboekt.

Op dit moment bestaat er in Europa een markt voor multimodale reisinformatie, maar de volledigheid, nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van de beschikbare informatie in real-time

³ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2014/NL/1-2014-642-NL-F1-1.Pdf>;
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014SC0319&from=nl>

⁴ http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_reports_en.htm

en het aantal reisopties dat aan de gebruiker wordt aangeboden zijn nog beperkt. Hierdoor blijft het plannen van een reis van deur tot deur door Europa omslachtig, ingewikkeld en tijdrovend. Het klopt dat sommige regio's in Europa een voorsprong hebben opgebouwd op het gebied van grensoverschrijdende reisinformatie, met name voor informatie van punt tot punt. In het algemeen is de beschikbare informatie voor trajecten van deur tot deur in Europa echter versnipperd en beperkt. In haar Witboek vervoer⁵ van 2011 heeft de Commissie gepleit voor een naadloos vervoersysteem van deur tot deur. De lidstaten van hun kant hebben de EU gevraagd stappen te nemen om de ontwikkeling van een dergelijk systeem te ondersteunen. De eerste bouwsteen voor dat systeem is volledige en nauwkeurige reisinformatie voor passagiers. Om dat mogelijk te maken moet echter een gemeenschappelijk en interoperabel EU-kader worden vastgesteld, rekening houdend met het feit dat de technische ontwikkelingen tot dusver op nationaal niveau hebben plaatsgevonden. Om een coherente aanpak in Europa te waarborgen in samenwerking met alle spelers in de waardeketen dient de EU maatregelen te nemen om te vermijden dat geen netwerk maar een lappendeken van gegevens en diensten ontstaat. De belangrijkste doelstelling van specificaties op dit gebied is het wegwerken van de bestaande belemmeringen door de niet-interoperabele uitwisseling van en toegang tot reis- en verkeersgegevens in Europa. Op dit moment is multimodale reisinformatie op EU-niveau gebaseerd op gecentraliseerde en gedecentraliseerde systemen en een combinatie van nationale en regionale diensten. Het kader dat door middel van die specificaties wordt gecreëerd moet die verschillende oplossingen kunnen ondersteunen. De toegang tot en de uitwisseling van zowel data als diensten via geharmoniseerde datastandaarden, -interfaces en -registers wordt op die manier gefaciliteerd. Zowel de gebruikers als de betrokken actoren hebben daar baat bij.

De tenuitvoerlegging van de specificaties gebeurt onder leiding van de lidstaten, maar de Commissie zal daarbij ondersteuning bieden door het overleg met de deskundigen van de lidstaten voort te zetten en coördinatievergaderingen te organiseren volgens hetzelfde stramien als voor de andere op grond van de ITS-richtlijn vastgestelde gedelegeerde handelingen. Waar mogelijk en zinvol, zal zij dit proces ook op andere manieren ondersteunen.

Eigenaarschap van data, privacy en passagiersrechten

Bij het verstrekken van die informatie rijzen belangrijke vragen in verband met eigenaarschap van data, passagiersrechten en privacy. In antwoord op de directe vraag inzake gegevensbescherming, acht de Commissie het niet haalbaar de uitwisseling van persoonsgegevens op te nemen in de specificaties. Het gebruik van die gegevens valt reeds onder de EU-regelgeving, met name de Richtlijnen 95/46/EG betreffende gegevensbescherming⁶ en 2002/58/EG betreffende de de persoonlijke levenssfeer in de sector elektronische communicatie⁷, en onder de tot omzetting daarvan vastgestelde nationale

⁵ Witboek: Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=NL>

⁶ PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

⁷ PB L 201 van 31.7.2002, blz. 37.

wetgeving. In eerdere gedelegeerde handelingen op grond van de ITS-richtlijn is reeds herinnerd aan de toepasbaarheid van die regels. Bij de ontwikkeling van een multimodaal vervoerssysteem moet ook de bescherming van passagiersrechten worden bekeken. De Commissie is zich ten volle bewust van het belang van bijvoorbeeld de aansprakelijkheid voor foute informatie en gemiste aansluitingen. Zij werkt aan een analyse van deze aspecten om te bepalen of en in hoeverre EU-maatregelen op dit gebied zinvol zijn. Met betrekking tot het eigenaarschap van gegevens rijst inderdaad het probleem van gegevensoverdracht bij het gebruik en hergebruik van reis- en verkeersgegevens. De Commissie is voornemens dit probleem aan te pakken door in de context van gegevensuitwisseling waarborgen te verlenen aan eigenaars van gegevens.

Geïntegreerde tickets

Informatie en planning zijn essentieel, maar ook multimodale tickets worden steeds belangrijker. In dit verband wijst de Commissie op het belang van tickets en het onderzoek⁸ dat dankzij verschillende financieringsinstrumenten is uitgevoerd om tot een volledige integratie van de verschillende vervoerswijzen te komen. Er moet in twee stappen worden gewerkt. In eerste instantie is het essentieel dat passagiers de nodige informatie ontvangen om hun reis te plannen. De specificaties waaraan wordt gewerkt, zullen daartoe bijdragen door een aantal technische belemmeringen weg te werken. Als volgende logische stap kan worden gekeken naar problemen met geïntegreerde tickets. Hoewel er reeds voorbeelden van dergelijke tickets bestaan, is dit in Europa nog geen gangbare praktijk. Met betrekking tot specifieke vragen in verband met de duidelijke vermelding van de ticketprijs en prijsmodellen, zijn bij Verordening (EG) nr. 80/2009 inzake een gedragscode voor geautomatiseerde boekingsystemen⁹ en Verordening (EG) nr. 1008/2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap¹⁰ een aantal regels vastgesteld voor de luchtvaart. Voor de andere vervoerswijzen bestaan er nog geen vergelijkbare regels. Op basis van een analyse van de marktontwikkelingen en de belangrijkste conclusies van de verschillende onderzoeksactiviteiten zal de Commissie bepalen in hoeverre er behoefte is aan EU-regels om de ontwikkeling van geïntegreerde tickets in de EU te ondersteunen en of samenwerking tussen de stakeholders daarbij moet worden aangemoedigd.

⁸ <http://www.mobiwallet-project.eu/> ; http://cordis.europa.eu/project/rcn/193375_en.html ;
<http://masai.teleticketing.eu/> ; <http://www.allwaystravelling.eu> ; <http://www.eutrapelproject.eu/> ;
<http://www.it2rail.eu/> ; <http://www.shift2rail.org>

⁹ PB L 35 van 4.2.2009, blz. 47.

¹⁰ PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3.