

Pour le collège réuni de la Commission communautaire française de Bruxelles-Capitale :
Voor het Verenigd College
van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

Mme :Mevr. C. FREMAULT,

Membre du Collège réuni de la Commission communautaire commune, compétent pour de la Politique de Santé.
Membre du Collège de la Commission communautaire française, compétent pour la Politique de Santé.

Pour la Commission communautaire commune de Bruxelles-Capitale:
Voor de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie van Brussel-Hoofdstad :

G. VANHENGEL,

Lid van het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie, belast met Gezondheidsbeleid.

Für die Deutschsprachige Gemeinschaft:
Pour la Communauté germanophone :

H. MOLLERS,

Minister der Deutschsprachigen Gemeinschaft für Familie, Gesundheit und Soziales

GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN

VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2013/35655]

5 JULI 2013. — Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen

De Vlaamse Regering,

Gelet op het decreet van 29 maart 2013 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen, artikel 8;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 5 maart 2013;

Gelet op advies 53.314/3 van de Raad van State, gegeven op 5 juni 2013 met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Gelet op het overleg tussen de federale overheid en de gewesten, dat heeft plaatsgevonden op 2 juli 2013;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

Besluit :

HOOFDSTUK 1. — *Definities*

Artikel 1. In dit besluit wordt verstaan onder decreet van 29 maart 2013: het decreet van 29 maart 2013 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.

HOOFDSTUK 2. — *De specificaties voor prioritair gebied I: optimaal gebruik van weg-, verkeers- en reisgegevens*

Art. 2. De specificaties voor de prioritaire actie, vermeld in artikel 6, 1°, van het decreet van 29 maart 2013, omvatten de omschrijving van de eisen voor de accuratesse en het over de grenzen heen ter beschikking stellen van multimodale reisinformatiediensten voor ITS-gebruikers, op basis van:

1° de beschikbaarheid en toegankelijkheid van bestaande, accurate weg- en realtimeverkeersgegevens die worden gebruikt voor multimodale reisinformatie voor ITS-dienstaanbieders, onverminderd de eisen qua veiligheid en verkeersbeheer;

2° het faciliteren van grensoverschrijdende elektronische gegevensuitwisseling tussen de bevoegde overheden en belanghebbenden en de bevoegde ITS-dienstaanbieders;

3° het tijdig actualiseren van beschikbare weg- en verkeersgegevens die worden gebruikt voor multimodale reisinformatie door de bevoegde overheid en belanghebbenden;

4° het tijdig actualiseren van multimodale reisinformatie door de ITS-dienstaanbieders.

Art. 3. De specificaties voor de prioritaire actie, vermeld in artikel 6, 2°, van het decreet van 29 maart 2013, omvatten de omschrijving van de eisen voor de accuratesse en het over de grenzen heen ter beschikking stellen van realtimeverkeersinformatie voor ITS-gebruikers, op basis van:

1° de beschikbaarheid en toegankelijkheid van bestaande, accurate weg- en realtimeverkeersgegevens die worden gebruikt voor realtimeverkeersinformatie voor ITS-dienstaanbieders, onverminderd de eisen qua veiligheids- en verkeersbeheer;

2° het faciliteren van grensoverschrijdende elektronische gegevensuitwisseling tussen de bevoegde overheden en belanghebbenden en de bevoegde ITS-dienstaanbieders;

3° het tijdig actualiseren van beschikbare weg- en verkeersgegevens die worden gebruikt voor realtimeverkeersinformatie door de bevoegde overheden en belanghebbenden;

4° het tijdig actualiseren van realtimeverkeersinformatie door de ITS-dienstaanbieders.

Art. 4. Met behoud van de toepassing van artikel 2 en 3, omvatten de specificaties voor de prioritaire acties, vermeld in artikel 6, 1° en 2°, van het decreet van 29 maart 2013:

1° de omschrijving van de eisen voor het door de bevoegde overheden of, in voorkomend geval, de particuliere sector verzamelen van weg- en verkeersgegevens, met name verkeerscirculatieplannen, verkeersregels en aanbevolen routes, in het bijzonder voor vrachtwagens, en voor het beschikbaar stellen van die gegevens aan ITS-dienstaanbieders, op basis van:

a) de beschikbaarheid voor ITS-dienstaanbieders van bestaande weg- en verkeersgegevens, met name verkeerscirculatieplannen, verkeersregels en aanbevolen routes, die door de bevoegde overheden of de particuliere sector zijn verzameld;

b) het faciliteren van elektronische gegevensuitwisseling tussen de bevoegde overheden en de ITS-dienstaanbieders;

c) het tijdig actualiseren door de bevoegde overheden of, in voorkomend geval, de particuliere sector van weg- en verkeersgegevens, met name verkeerscirculatieplannen, verkeersregels en aanbevolen routes;

d) het tijdig actualiseren door de ITS-dienstaanbieders van de ITS-diensten en -toepassingen die van de weg- en verkeersgegevens gebruikmaken;

2° de omschrijving van de eisen voor de accuratesse en het, indien mogelijk, ter beschikking stellen van weg-, verkeers- en vervoersgegevens die voor digitale kaarten worden gebruikt, aan makers van digitale kaarten en desbetreffende dienstverleners, op basis van:

a) de beschikbaarheid voor makers en dienstverleners van digitale kaarten van bestaande weg- en verkeersgegevens die worden gebruikt voor digitale kaarten;

b) het faciliteren van elektronische gegevensuitwisseling tussen de bevoegde overheden en belanghebbenden en de makers van digitale kaarten en dienstverleners;

c) het tijdig actualiseren van weg- en verkeersgegevens voor digitale kaarten door de bevoegde overheden en belanghebbenden;

d) het tijdig actualiseren van de digitale kaarten door makers en dienstverleners van digitale kaarten.

Art. 5. De specificaties voor de prioritaire actie, vermeld in artikel 6, 3°, van het decreet van 29 maart 2013, omvatten de omschrijving van de minimumeisen voor het, indien mogelijk, kosteloos verstrekken aan alle gebruikers van universele verkeersinformatie in verband met verkeersveiligheid, alsook de minimale inhoud daarvan, op basis van:

1° de vaststelling en het gebruik van een gestandaardiseerde lijst van veiligheidsgerelateerde verkeersgebeurtenissen, met name universele verkeersboodschappen, die gratis aan ITS-gebruikers moeten worden doorgegeven;

2° de compatibiliteit en de integratie van universele verkeersboodschappen in ITS-diensten voor realtimeverkeersinformatie en multimodale reisinformatie.

HOOFDSTUK 3. — De specificaties voor prioritair gebied II: continuïteit van ITS-diensten voor verkeers- en vrachtbeheer

Art. 6. De specificaties voor de continuïteit en interoperabiliteit van diensten voor verkeers- en vrachtbeheer, met name op het trans-Europese vervoersnetwerk, omvatten:

1° de omschrijving van de maatregelen die nodig zijn om een ITS-kaderarchitectuur te ontwikkelen binnen de Europese Unie, met een specifieke regeling voor de interoperabiliteit, continuïteit van diensten en multimodaliteitsaspecten op ITS-gebied, met inbegrip van bijvoorbeeld multimodale interoperabele kaartverkoop, waarbinnen de lidstaten en hun bevoegde instanties, in samenwerking met de particuliere sector, hun eigen ITS-architectuur voor mobiliteit op nationaal, regionaal of lokaal niveau kunnen ontwikkelen;

2° de omschrijving van de minimumeisen voor de continuïteit van ITS-diensten, met name grensoverschrijdende diensten, voor het beheer van passagiersvervoer over verschillende vervoerswijzen heen, op basis van:

a) het faciliteren van elektronische uitwisseling van verkeersgegevens en -informatie tussen de bevoegde verkeersinformatie- of controlecentra en de verschillende belanghebbenden over de landsgrenzen heen en, in voorkomend geval, over de grenzen van de regio's heen, en tussen stedelijke en interstedelijke gebieden;

b) het gebruik van gestandaardiseerde informatiestromen of verkeersinterfaces tussen de bevoegde verkeersinformatie- of controlecentra en de verschillende belanghebbenden;

3° de omschrijving van de minimumeisen voor de continuïteit van ITS-diensten voor het beheer van vrachtvervoer langs vervoerscorridors heen en over verschillende vervoerswijzen heen, op basis van:

a) het faciliteren van elektronische uitwisseling van verkeersgegevens en -informatie tussen de bevoegde verkeersinformatie- of controlecentra en de verschillende belanghebbenden over de landsgrenzen heen en, in voorkomend geval, over de grenzen van de regio's heen, en tussen stedelijke en interstedelijke gebieden;

b) het gebruik van gestandaardiseerde informatiestromen of verkeersinterfaces tussen de bevoegde verkeersinformatie- of controlecentra en de verschillende belanghebbenden;

4° de omschrijving van de maatregelen die nodig zijn om ITS-toepassingen tot stand te brengen, met name het volgen en traceren van vracht onderweg en voor verschillende vervoerswijzen voor de vrachtvervoerslogistiek (eFreight), op basis van:

a) de beschikbaarheid van relevante ITS-technologieën voor en het gebruik ervan door ontwikkelaars van ITS-toepassingen;

b) de integratie van de resultaten van plaatsbepaling in hulpmiddelen en centra voor verkeersbeheer;

5° de omschrijving van de interfaces die nodig zijn om compatibiliteit en interoperabiliteit te garanderen tussen de stedelijke en de Europese ITS-architectuur, op basis van:

a) de beschikbaarheid voor stedelijke controlecentra en dienstverleners van gegevens over openbaar vervoer, reisplanning, vraag naar vervoer, en verkeers- en parkeergegevens;

b) het faciliteren van de elektronische uitwisseling van multimodale gegevens tussen de verschillende stedelijke controlecentra en dienstverleners voor openbaar of privévervoer;

c) de integratie van alle relevante gegevens en informatie in één architectuur.

HOOFDSTUK 4. — *De specificaties voor prioritair gebied III: ITS-toepassingen voor verkeersveiligheid en -beveiliging*

Art. 7. De specificaties voor de prioritaire actie, vermeld in artikel 6, 4°, van het decreet van 29 maart 2013, omvatten de omschrijving van de maatregelen die nodig zijn voor de geharmoniseerde voorziening van een interoperabele eCall, die het volgende omvat:

- 1° de beschikbaarheid aan boord van voertuigen van de vereiste ITS-gegevens die moeten worden uitgewisseld;
- 2° de beschikbaarheid van de nodige apparatuur in de noodoproepcentrales die de door de voertuigen uitgezonden gegevens ontvangen;
- 3° het faciliteren van elektronische uitwisseling van gegevens tussen de voertuigen en de noodoproepcentrales.

Art. 8. De specificaties voor de prioritaire actie, vermeld in artikel 6, 5°, van het decreet van 29 maart 2013, omvatten de omschrijving van de maatregelen die nodig zijn om ITS-gebaseerde informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen te verlenen, met name aan servicestations en op rustplaatsen langs de weg, op basis van:

- 1° de beschikbaarheid van parkeerinformatie voor gebruikers;
- 2° het faciliteren van elektronische uitwisseling van gegevens tussen parkeerplaatsen, centra en voertuigen.

Art. 9. De specificaties voor de prioritaire actie, vermeld in artikel 6, 6°, van het decreet van 29 maart 2013, omvatten de omschrijving van de maatregelen die nodig zijn om ITS-gebaseerde reservatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen te verlenen, op basis van:

- 1° de beschikbaarheid van parkeerinformatie voor gebruikers;
- 2° het faciliteren van elektronische uitwisseling van gegevens tussen parkeerplaatsen, centra en voertuigen;
- 3° de integratie van relevante ITS-technologieën in zowel voertuigen als parkeerfaciliteiten om de informatie over beschikbare parkeerplaatsen bij te werken met het oog op reserveringen.

Art. 10. Specificaties voor andere acties omvatten:

1° de omschrijving van de maatregelen die nodig zijn ter ondersteuning van de veiligheid van weggebruikers met betrekking tot de mens-machine-interface aan boord en het gebruik van nomadische apparaten ter ondersteuning van het rijden of de vervoersverrichtingen, alsook de beveiliging van de communicatie in voertuigen;

2° de omschrijving van de nodige maatregelen om de veiligheid en het comfort van kwetsbare weggebruikers te verbeteren voor alle relevante ITS-toepassingen;

3° de omschrijving van de maatregelen die nodig zijn om geavanceerde rijhulpinformatiesystemen voor bestuurders die buiten het toepassingsgebied van de Richtlijnen 2007/46/EG, 2002/24/EG en 2003/37/EG vallen, in voertuigen en weginfrastructuur te integreren.

4° In het eerste lid, 1°, wordt verstaan onder nomadisch apparaat: het draagbare communicatie- of informatieapparaat dat in het voertuig kan worden meegenomen ter ondersteuning van het rijden of de vervoershandelingen.

HOOFDSTUK 5. — *De specificaties voor prioritair gebied IV: koppeling van het voertuig aan de vervoersinfrastructuur*

Art. 11. De specificaties voor ITS-toepassingen om het voertuig te koppelen aan de vervoersinfrastructuur omvatten:

1° de omschrijving van de maatregelen die nodig zijn om verschillende ITS-toepassingen te integreren in een open platform aan boord van voertuigen, op basis van:

- a) het bepalen van functionele vereisten van bestaande of geplande ITS-toepassingen;
- b) de omschrijving van een open architectuur waarin de functiekenmerken en interfaces worden vastgelegd die nodig zijn voor de interoperabiliteit of onderlinge verbinding met infrastructuursystemen en -faciliteiten;
- c) de "plug and play"-integratie van toekomstige nieuwe of opgewaardeerde ITS-toepassingen in een open platform aan boord van voertuigen;
- d) het gebruik van een normalisatieproces voor de goedkeuring van de architectuur en de open specificaties aan boord van voertuigen;

2° de omschrijving van de maatregelen die nodig zijn om de ontwikkeling en implementatie te bevorderen van coöperatieve systemen, met name voertuig-voertuigsystemen, voertuig-infrastructuursystemen, infrastructuur-infrastructuursystemen, op basis van:

- a) het faciliteren van de uitwisseling van gegevens of informatie tussen voertuigen onderling, tussen infrastructuren onderling en tussen voertuig en infrastructuur;
- b) de beschikbaarheid van de uit te wisselen relevante gegevens of informatie voor de respectieve partijen, met name voertuig of weginfrastructuur;
- c) het gebruik van een gestandaardiseerd berichtformaat voor de uitwisseling van gegevens of informatie tussen het voertuig en de infrastructuur;
- d) de omschrijving van een communicatie-infrastructuur voor uitwisseling van gegevens of informatie tussen voertuigen onderling, tussen infrastructuren onderling en tussen voertuig en infrastructuur;
- e) het gebruik van normalisatieprocessen voor de goedkeuring van de respectieve architecturen.

HOOFDSTUK 6. — *Slotbepalingen*

Art. 12. De Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, het mobiliteitsbeleid en het vervoer, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 5 juli 2013.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
K. PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,
H. CREVITS

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2013/35655]

5 JUILLET 2013. — Arrêté du Gouvernement flamand relatif au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport

Le Gouvernement flamand,

Vu le décret du 29 mars 2013 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, notamment l'article 8;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 5 mars 2013;

Vu l'avis 53.314/3 du Conseil d'Etat, donné le 5 juin 2013, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa premier, 1^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Vu la concertation entre les autorités fédérales et les régions, qui a eu lieu le 2 juillet 2013;

Sur la proposition de la Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics;

Après délibération,

Arrête :

CHAPITRE 1^{er}. — Définitions

Article 1^{er}. Dans le présent arrêté, on entend par décret du 29 mars 2013 : le décret du 29 mars 2013 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

CHAPITRE 2. — Les spécifications du domaine prioritaire I : utilisation optimale des données relatives à la route, à la circulation et aux déplacements

Art. 2. Les spécifications de l'action prioritaire, visée à l'article 6, 1^o, du décret du 29 mars 2013, comprennent la description des exigences pour la précision et la mise à disposition, au-delà des frontières, de services d'information sur les déplacements multimodaux aux utilisateurs de STI, sur la base de :

1^o la disponibilité et accessibilité de données existantes, précises, routières et concernant la circulation en temps réel, qui sont utilisées pour des informations sur les déplacements multimodaux pour des prestataires de services STI, sans préjudice des exigences en matière de sécurité et de gestion de la circulation;

2^o la facilitation de l'échange transfrontalier de données électroniques entre les autorités compétentes et des intéressés et les prestataires de services STI compétents;

3^o l'actualisation à temps de données routières et concernant la circulation disponibles qui sont utilisées pour des informations sur les déplacements multimodaux par les autorités compétentes et des intéressés;

4^o l'actualisation à temps d'informations sur les déplacements multimodaux par les prestataires de services STI.

Art. 3. Les spécifications de l'action prioritaire, visée à l'article 6, 2^o, du décret du 29 mars 2013, comprennent la description des exigences pour la précision et la mise à disposition, au-delà des frontières, d'informations concernant la circulation en temps réel aux utilisateurs de STI, sur la base de :

1^o la disponibilité et accessibilité de données existantes, précises, routières et concernant la circulation en temps réel, qui sont utilisées pour des informations concernant la circulation en temps réel pour les prestataires de services STI, sans préjudice des exigences en matière de gestion de la sécurité et de gestion de la circulation;

2^o la facilitation de l'échange transfrontalier de données électroniques entre les autorités compétentes et des intéressés et les prestataires de services STI compétents;

3^o l'actualisation à temps de données routières et concernant la circulation disponibles qui sont utilisées pour des informations concernant la circulation en temps réel par les autorités compétentes et des intéressés;

4^o l'actualisation à temps d'informations concernant la circulation en temps réel par les prestataires de services STI.

Art. 4. Sans préjudice de l'application des articles 2 et 3, les spécifications des actions prioritaires, visées à l'article 6, 1^o et 2^o, du décret du 29 mars 2013 comprennent :

1^o la description des exigences pour la collecte par les autorités compétentes ou, le cas échéant, le secteur particulier, de données routières et concernant la circulation, notamment des plans de circulation, des règles de la circulation routière et des routes recommandées, en particulier pour les camions, et pour la mise à disposition de ces données à des prestataires de services STI, sur la base de :

a) la disponibilité pour des prestataires de services STI de données existantes routières et concernant la circulation, notamment des plans de circulation, des règles de la circulation routière et des routes recommandées, collectées par les autorités compétentes ou le secteur particulier;

b) la facilitation de l'échange de données électroniques entre les autorités compétentes et les prestataires de services STI;

c) l'actualisation à temps par les autorités compétentes ou, le cas échéant, le secteur particulier, d'informations routières et concernant la circulation, notamment des plans de circulation, des règles de la circulation routière et des routes recommandées;

d) l'actualisation à temps par les prestataires de services STI des services et des applications STI utilisant les données routières et concernant la circulation;

2° la description des exigences pour la précision et, si possible, la mise à disposition de données routières, concernant la circulation et les transports qui sont utilisées pour des cartes numériques, aux fabricants de cartes numériques et prestataires de services afférents, sur la base de :

a) la disponibilité pour des fabricants et des prestataires de services de cartes numériques de données existantes routières et concernant la circulation qui sont utilisées pour des cartes numériques;

b) la facilitation de l'échange de données électroniques entre les autorités compétentes et des intéressés et les fabricants de cartes numériques et des prestataires de services;

c) l'actualisation à temps de données routières et concernant la circulation pour des cartes numériques par les autorités compétentes et des intéressés;

d) l'actualisation à temps des cartes numériques par des fabricants et prestataires de services de cartes numériques.

Art. 5. Les spécifications de l'action prioritaire, visée à l'article 6, 3°, du décret du 29 mars 2013, comprennent la description des exigences minimum pour la fourniture gratuite, si possible, à tous les utilisateurs d'informations universelles concernant la circulation relatives à la sécurité routière, ainsi que son contenu minimum, sur la base de :

1° l'établissement et l'utilisation d'une liste standardisée d'événements de la circulation liés à la sécurité, notamment des messages universels concernant la circulation, qui doivent être transmis gratuitement aux utilisateurs de STI;

2° la compatibilité et l'intégration de messages universels concernant la circulation au sein de services STI pour des informations concernant la circulation en temps réel et des informations sur les déplacements multimodaux.

*CHAPITRE 3. — Les spécifications du domaine prioritaire II :
continuité de services STI de gestion de la circulation et du fret*

Art. 6. Les spécifications pour la continuité et l'interopérabilité de services de gestion de la circulation et du fret, notamment sur le réseau de transports transeuropéen, comprennent :

1° la description des mesures nécessaires pour développer une architecture STI au sein de l'Union européenne, avec un Règlement spécifique pour l'interopérabilité, la continuité de services et des aspects de multimodalité dans le domaine STI, y compris par exemple la vente de cartes multimodale interopérable, au sein desquelles les Etats membres et leurs instances compétentes, en coopération avec le secteur particulier, peuvent développer leur propre architecture STI de mobilité au niveau national, régional ou local;

2° la description des exigences minimum pour la continuité de services STI, notamment des services transfrontaliers, pour la gestion du transport des passagers au moyen de différents modes de transport, sur la base de :

a) la facilitation de l'échange électronique de données et d'informations concernant la circulation entre les centres d'information ou centres de contrôle concernant la circulation compétents et les différents intéressés au-delà des frontières des pays et, le cas échéant, au-delà des frontières des régions, et entre des zones urbaines et interurbaines;

b) l'utilisation de flux d'informations ou d'interfaces concernant la circulation standardisés entre les centres d'information ou centres de contrôle concernant la circulation compétents et les différents intéressés;

3° la description des exigences minimum pour la continuité de services STI pour la gestion du transport de fret par des corridors de transport et au moyen de différents modes de transport, sur la base de :

a) la facilitation de l'échange électronique de données et d'informations concernant la circulation entre les centres d'information ou centres de contrôle concernant la circulation compétents et les différents intéressés au-delà des frontières des pays et, le cas échéant, au-delà des frontières des régions, et entre des zones urbaines et interurbaines;

b) l'utilisation de flux d'informations ou d'interfaces concernant la circulation standardisés entre les centres d'information ou centres de contrôle concernant la circulation compétents et les différents intéressés;

4° la description des mesures nécessaires pour réaliser des applications STI, notamment suivre et tracer le fret en cours de route et pour différents modes de transport pour la logistique du transport de fret (eFreight), sur la base de :

a) la disponibilité de technologies STI pertinentes pour et leur utilisation par des développeurs d'applications STI;

b) l'intégration des résultats de localisation dans des outils et des centres de gestion de la circulation;

5° la description des interfaces nécessaires afin de garantir la compatibilité et interopérabilité entre l'architecture STI urbaine et européenne, sur la base de :

a) la disponibilité pour des centres urbains de contrôle et des prestataires de services de données concernant les transports en commun, la planification des itinéraires, la demande de transport, et des données concernant la circulation et le stationnement;

b) la facilitation de l'échange électronique de données multimodales entre les différents centres urbains de contrôle et les prestataires de services pour le transport en commun ou privé;

c) l'intégration de toutes les données pertinentes et informations dans une seule architecture.

*CHAPITRE 4. — Les spécifications du domaine prioritaire III :
les applications de STI à la sécurité et à la sécurisation routières*

Art. 7. Les spécifications de l'action prioritaire, visée à l'article 6, 4°, du décret du 29 mars 2013, comprennent la description des mesures nécessaires pour l'équipement harmonisé d'un eCall interopérable, qui comprend ce qui suit :

1° la disponibilité à bord de véhicules des données STI requises qui doivent être échangées;

2° la disponibilité de l'installation nécessaire dans les centrales d'appel d'urgence qui reçoivent les données émises par les véhicules;

3° la facilitation de l'échange électronique de données entre les véhicules et les centrales d'appel d'urgence.

Art. 8. Les spécifications de l'action prioritaire, visée à l'article 6, 5°, du décret du 29 mars 2013, comprennent la description des mesures nécessaires pour fournir des services d'informations STI pour des aires de stationnement sûres et sécurisées pour des camions et des véhicules d'entreprise, notamment à proximité de stations-services et d'aires de repos, sur la base de :

1° la disponibilité d'informations de stationnement pour les utilisateurs;

2° la facilitation de l'échange électronique de données entre les aires de stationnement, les centres et les véhicules.

Art. 9. Les spécifications de l'action prioritaire, visée à l'article 6, 6°, du décret du 29 mars 2013, comprennent la description des mesures nécessaires pour fournir des services de réservation STI pour des aires de stationnement sûres et sécurisées pour des camions et des véhicules d'entreprise, sur la base de :

- 1° la disponibilité d'informations de stationnement pour les utilisateurs;
- 2° la facilitation de l'échange électronique de données entre les aires de stationnement, les centres et les véhicules;
- 3° l'intégration de technologies STI pertinentes dans tant les véhicules que les facilités de stationnement afin d'actualiser les informations sur les aires de stationnement disponibles en vue de réservations.

Art. 10. Les spécifications pour d'autres actions comprennent :

1° la description des mesures nécessaires à l'appui de la sécurité des usagers de la route en ce qui concerne l'interface homme-machine à bord et l'utilisation d'appareils nomades à l'appui de la conduite ou de l'accomplissement de transports, ainsi que la sécurisation de la communication dans les véhicules;

2° la description des mesures nécessaires pour améliorer la sécurité et le confort des usagers de la route vulnérables pour toutes les applications STI pertinentes;

3° la description des mesures nécessaires afin d'intégrer des systèmes d'information d'aide à la conduite pour les chauffeurs qui ne relèvent pas du champ d'application des Directives 2007/46/CE, 2002/24/CE et 2003/37/CE, dans les véhicules et l'infrastructure routière.

4° dans l'alinéa premier, 1°, on entend par appareil nomade : l'appareil de communication ou d'information portable qui peut être emporté dans le véhicule à l'appui de la conduite ou de l'accomplissement de transports.

CHAPITRE 5. — *Les spécifications du domaine prioritaire IV : lien entre le véhicule et les infrastructures de transport*

Art. 11. Les spécifications pour les applications STI afin de lier le véhicule à l'infrastructure de transport comprennent :

1° la description des mesures nécessaires pour intégrer différentes applications STI dans une plateforme ouverte à bord de véhicules, sur la base de :

- a) la détermination d'exigences fonctionnelles d'applications STI existantes ou prévues;
- b) la description d'une architecture ouverte où les caractéristiques de fonction et interfaces sont déterminés qui sont nécessaires pour l'interopérabilité ou le lien réciproque avec des systèmes et des facilités d'infrastructure;
- c) l'intégration « plug and play » d'applications STI futures nouvelles ou mises à niveau dans une plateforme ouverte à bord de véhicules;
- d) l'utilisation d'un processus de normalisation pour l'approbation de l'architecture et des spécifications ouvertes à bord de véhicules;

2° la description des mesures nécessaires pour favoriser le développement et la mise en œuvre de systèmes coopératifs, notamment des systèmes véhicule-véhicule, des systèmes véhicule-infrastructure, des systèmes infrastructure-infrastructure, sur la base de :

- a) la facilitation de l'échange de données ou d'informations entre des véhicules réciproquement, entre des infrastructures réciproquement et entre véhicule et infrastructure;
- b) la disponibilité des données ou informations pertinentes à échanger pour les parties respectives, notamment véhicule ou infrastructure routière;
- c) l'utilisation d'un format de message standardisé pour l'échange de données ou d'informations entre le véhicule et l'infrastructure;
- d) la description d'une infrastructure de communication pour l'échange de données ou d'informations entre des véhicules réciproquement, entre des infrastructures réciproquement et entre véhicule et infrastructure;
- e) l'utilisation de processus de normalisation pour l'approbation des architectures respectives.

CHAPITRE 6. — *Dispositions finales*

Art. 12. Le Ministre flamand ayant les travaux publics, la politique de la mobilité et les transports dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 5 juillet 2013.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,
K. PEETERS

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,
H. CREVITS