

Het is tijd voor duidelijke, geharmoniseerde kaders

Laat ik het zo stellen: Europa is en blijft een boeiend maar soms ook complex beleidslandschap. Wat mij opvalt? Enerzijds wordt er sterk ingezet op concepten als ITS, V2X, CCAM en MaaS, want 'daar ligt de toekomst'. Anderzijds bemoeilijken bureaucratische obstakels en versnipperde regelgeving nog te vaak de vlotte en effectieve implementatie ervan. Dit spanningsveld verdient blijvende aandacht!

Neem de Algemene verordening gegevensbescherming, de AVG of 'gee-dee-pee-er' als je Europees wilt klinken. Het is ons aller werkpaard om persoonlijke gegevens te beschermen, een pareltje van een wetgeving! Als kersverse functionaris voor gegevensbescherming ben ik ondertussen intiem vertrouwd met de weelde aan artikels. Maar toch, de interpretatie en reikwijdte van de regels wurmen zich net te vaak tussen droom en daad. Hoe leuk zou het bijvoorbeeld zijn, mocht een overheid vlotjes over mobiliteitsgegevens van iedereen beschikken om zo het verkeer nog efficiënter te sturen? 'Mocht', want in de praktijk wordt dit sterk aan banden gelegd. Ja, ik weet ook dat dit in se positief is. En ja, er bestaan technieken om daar een mouw aan te passen. Maar die leiden tot zwaar technische en complexe processen.

De nationale wegbeheerders van Europa, de CEDR, proberen ondertussen nadrukkelijk een oplossing te vinden waarin privacybescherming enerzijds en het gebruik van (persoonlijke) gegevens anderzijds wél samen gaan. Ironisch, toch? Europa dat zich uit een zichzelf opgelegd keurslijf probeert te kronkelen!

Een ander voorbeeld: de ITS-richtlijn en bijbehorende gedelegeerde verordeningen. Ook dit zijn fascinerende stukken regelgeving, maar dit keer juist met opmerkelijk veel ruimte voor de lidstaten. Hoewel ik een warm voorstander ben van keuze- en beleidsvrijheid, zie ik dat de richtlijn nu op verschillende manieren wordt geïnterpreteerd en geïmplementeerd. Dit leidt tot een lappendeken van nationale regels en systemen, waardoor het oorspronkelijke doel van harmonisatie onder druk komt te staan. Op deze wijze blijven prachtige innovaties als V2X en CCAM vooral een speeltuin voor proefprojecten en demonstraties.

Dan MaaS. Die heeft inmiddels ook zijn eigen kopzorgen. Zoals: hoe om te gaan met monopolies? Denk aan grote technologiebedrijven die de MaaS-markt zouden domineren. Of aan grote vervoerders die liever minder dan meer actieve spelers om zich heen zien. Regulering van MaaS-platformen is noodzakelijk om eerlijke concurrentie, interoperabiliteit en gebruiksvriendelijke betaling in multimodale mobiliteit te waarborgen. Gelukkig wordt er af en toe ook ingegrepen. In Duitsland bijvoorbeeld beperkte de Deutsche Bahn de toegang van concurrenten tot real-time data en legde de vervoerder de concurrentie discriminerende contractvoorwaarden op. Terecht floot de Duitse mededingingsautoriteit ze hier in 2023 voor terug. Dezelfde problemen spelen in andere landen – en lang niet overal wordt ingegrepen.



Sven Maerivoet

Senior onderzoeker bij Transport & Mobility Leuven

Ik zal alvast mijn steentje bijdragen en op een straathoek "Overheid, reageer niet te laat!" scanderen.

Dat is wat mij betreft het complexe aan Europa. Soms worden net te strakke kaders opgelegd, zoals bij de AVG, die innovatie bemoeilijken. En andere keren zitten we weer met een gebrek aan afdwingbare en geharmoniseerde regelgeving, waardoor versnippering en marktverstoringen ontstaan.

Dat zijn geen problemen van gisteren en ook niet van eergisteren. Hoog tijd dus dat de EU echt impact maakt en deze knelpunten structureel verhelpt. Waar we behoefte aan hebben, zijn duidelijke, geharmoniseerde beleidskaders en een gerichte investeringsstrategie – en liefst vandaag nog in plaats van morgen. Alleen zo gaan we versnippering tegen en belemmeren we innovatie niet langer, maar versnellen we die juist. ●